



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/250-001
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	23.07.2014
	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in:	Sebastian Krug
Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
Klimaschutzteilkonzept "Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg"		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Der finanzielle Anteil des Kreises in Höhe von höchstens 83.944,40 EUR soll aus den zur Verfügung gestellten Mitteln zur Optimierung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde in einer Gesamthöhe von 150.000,00 Euro entnommen werden (beschlossen durch den Regionalentwicklungsausschuss am 19.11.2013 und durch den Hauptausschuss am 11.12.2013). Hierfür ist die Zustimmung des Hauptausschusses notwendig.

1. Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 16.04.2014 beauftragte der Regionalentwicklungsausschuss die Verwaltung, einen Förderantrag beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) für die Unterstützung des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität im Lebens- und Entwicklungsraum Rendsburg“ zu stellen.

Der Antrag wurde als gemeinschaftlicher Antrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde und der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR) fristgerecht zum 30.04.2014 eingereicht.

Um diese Zusammenarbeit auch gegenüber dem BMU zu dokumentieren, wurde für die Antragstellung der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung gefordert. Da der Hauptausschuss der Vereinbarung nicht fristgerecht zustimmen konnte, wurde dieser mit einem Gremienvorbehalt unterzeichnet und beim Projektträger eingereicht.

Am 23.05.2014 gingen bei der Kreisverwaltung Nachforderungen seitens des Projektträgers ein. Diese wurden nach Rücksprache mit der Arbeitsgruppe wie der Anlage zu entnehmen beantwortet.

Es steht weiterhin die Zustimmung des Hauptausschusses zur Kooperationsvereinbarung aus. Eine entsprechende Beschlussvorlage wird dem Hauptausschuss für die Sitzung am 04.09.2014 vorgelegt werden. Nach Auskunft des Projektträgers wird bis zur Entscheidung des Hauptausschusses der Förderantrag nicht weiter bearbeitet.

Anlage/n: Nachforderungen des Projektträgers Jülich mit Beantwortung



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/291
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	04.06.2014
	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in:	Aris Sommer
Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
Regionalkonferenz zur Landesentwicklungsstrategie "Schleswig- Holstein 2030"		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen: keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:

Die zweite Regionalkonferenz zur Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein fand am 2. April 2014 in der Halle 400 in Kiel statt. Rund 240 Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Verbänden sowie von Wirtschafts- und Sozialpartnern nahmen daran teil.

In Vorbereitung auf die insgesamt drei Regionalkonferenzen im Land wurden rund 500 Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Verbänden, von Wirtschafts- und Sozialpartnern und Teilnehmende des letztjährigen Bürgerkongresses zu einer Online-Befragung zu ihren Zukunftsvisionen zum Lebensland Schleswig-Holstein 2030 eingeladen. Ziel der Befragung war, ein Stimmungsbild zu den Themen **Lebensqualität, Bildung und Wissen, Wirtschaft** sowie **Energie** zu erhalten. Die Ergebnisse der Online-Befragung wurden mit den Erkenntnissen aus zahlreichen Fachgesprächen zu Zukunftsvisionen von Schleswig-Holstein 2030 zusammengeführt.

Die Zukunftsvisionen der Befragten in den vier Schwerpunktthemen wurden jeweils zu drei Oberthemen zusammengefasst:

Lebensqualität

- Attraktive Lebens- und Arbeitswelten
- Gesicherte Daseinsvorsorge
- Starke Gemeinschaft, aktive Bürger

Bildung und Wissen

- Förderndes Schulsystem für alle Talente
- Moderne Bildungsstruktur
- Vielfältige Bildungslandschaft für lebenslanges Lernen

Wirtschaft

Starker Mittelstand
 Chancenreicher Arbeitsmarkt
 Gute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur

Energie

Weltweiter Vorreiter
 Bewusste Nutzung eigener Ressourcen
 Neue Energie in kommunaler Hand

Die Ergebnisse der Online-Befragung reflektierte Prof. Dr. Ulrich Reinhardt. Der wissenschaftliche Leiter der Stiftung für Zukunftsfragen sah fünf Kernherausforderungen für die Zukunft:

1. Demografischer Wandel
2. Einen Anspruchswandel hin zu mehr Zeit und Lebensqualität
3. Klimawandel
4. Sich ändernde Informationstechnologien
5. Strukturwandel und Schulden.

Ideenwerften

Für jedes der vier Oberthemen wurde eine Ideenwerft geschaffen, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Regionalkonferenz mit Vertreterinnen und Vertreter der strategischen Partner (Kommunale Ebene und IHK Schleswig-Holstein), des Beraterteams und der Staatskanzlei Schleswig-Holstein zu den Themenfeldern **Lebensqualität, Bildung und Wissen, Wirtschaft und Energie** diskutierten. Die Ergebnisse wurden von Vertreterinnen und Vertretern der strategischen Partner zusammengefasst und allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorgestellt.

Lebensqualität, durch Andreas Betz (Amtsdirektor Amt Hüttener Berge) vorgetragene Themen: Bürgerbeteiligung, Daseinsvorsorge, Neustrukturierung von Verwaltungsstrukturen sowie diverse Lösungen für zukünftige Problemlagen und Herausforderungen.

Bildung, durch Lutz Clefsen (Kreispräsident des Kreises Rendsburg-Eckernförde) vorgetragene Themen: Problematik der zerteilten Zuständigkeiten im Bildungssystem, Freiraum im Schulsystem, Sicherung des Bildungsangebotes in den ländlichen Räumen sowie Ideen für zukünftige Lehr- und Lernformate für nachhaltige Entwicklung und der Vermittlung von Alltagskompetenzen

Wirtschaft, durch Peter Todeskino (Oberbürgermeister Landeshauptstadt Kiel) vorgetragene Themen: Schaffung von neuen Arbeitsplätzen durch Ausbau der bestehenden Stärken des Landes (z.B. Tourismus, Medizintechnik, Energie, etc.), Ausbau der Breitbandversorgung, Kooperationen (z.B. Hamburg, Dänemark) sowie Ausbau von Finanzierungsmöglichkeiten für kleine Unternehmen und die Entwicklung eines Fördermanagements für heimische Rohstoffe.

Energie, durch Stefan Sievers (IHK S-H) vorgetragene Themen: Dezentrale Energieversorgung von Schleswig-Holstein, Wissenstransfer mit Dänemark, Elektromobilität, Wasserkraftwerke, Smart Grids, Sharing Economy sowie mehr Studienangebote im Randbereich der Energiewirtschaft schaffen.

Anlage/n:

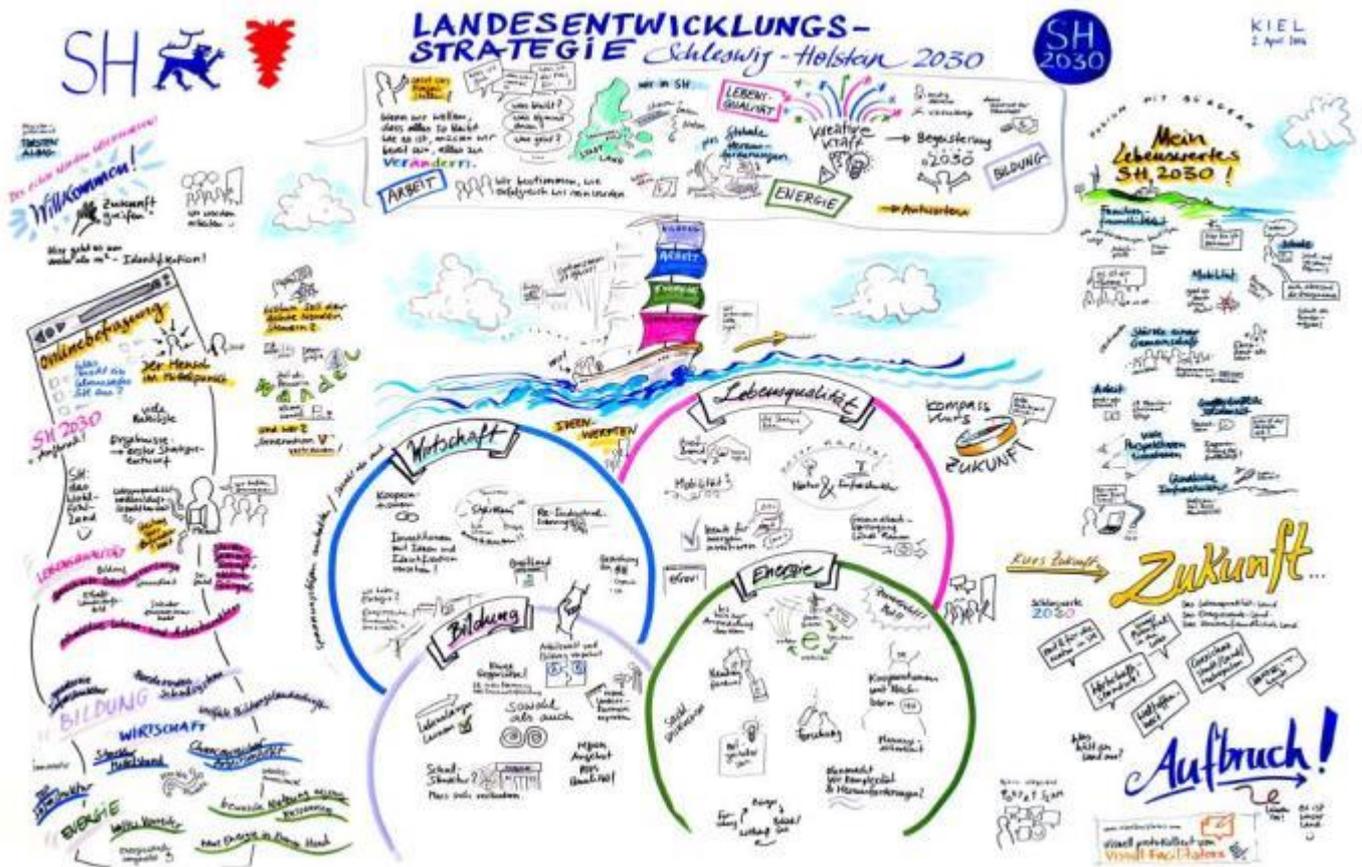
Dokumentation der Regionalkonferenz
 Dokumentation der Ideenwerften
 Ergebnisse Online Umfrage

**Landesentwicklungsstrategie „Schleswig-Holstein 2030“
Regionalkonferenzen „Schleswig-Holstein 2030 - Der echte Norden übermorgen.“**

Dokumentation Regionalkonferenz Kiel, 02.04.2014

Die zweite Regionalkonferenz zur Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein fand am 02.04.2014 in der Halle 400 in Kiel statt. Rund 240 Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Verbänden sowie von Wirtschafts- und Sozialpartnern diskutierten mit Ministerpräsident Torsten Albig ihre Zukunftsvorstellungen und Handlungsansätze zur Entwicklung Schleswig-Holsteins bis 2030.

Mit den Regionalkonferenzen steigt die Landesregierung in einen breiten Dialog für ein lebenswertes Schleswig-Holstein 2030 mit den Menschen im Land ein. Mit der Landesentwicklungsstrategie werden Zukunftsvisionen für Schleswig-Holstein im Jahr 2030 entworfen und Handlungsansätze erarbeitet, wie diese Realität werden können. Die Landesentwicklungsstrategie soll ein Orientierungsrahmen für das Handeln der Landesregierung und das Zusammenwirken der gesellschaftlichen Akteure im Land sein.



Graphic Recorder Mathias Weitbrecht hat die Ergebnisse der Regionalkonferenz im Bild festgehalten

„Schleswig-Holstein 2030 – Der echte Norden ÜBERMORGEN“

„Haben wir eine Idee, wo Schleswig-Holstein 2030 sein soll?“ – mit diesen Worten eröffnete Ministerpräsident Torsten Albig die Kieler Regionalkonferenz. Diese offene Frage legte nahe, dass die Entwicklung der Zukunftsvision für 2030 keinen vorgegebenen Prozess darstellt, sondern ein innovativer Dialogprozess mit den Einwohnern des Landes angestrebt wird. Zentral sei, dass sich die Menschen mit ihrem Land identifizieren können. Der Ministerpräsident unterstrich, dass es gerade vor dem Hintergrund begrenzter Finanzen nötig wäre, sich Gedanken über die Zukunft zu machen.

Einige Denkanstöße für die Diskussionen wurden mit auf den Weg gegeben. Darunter betonte Torsten Albig vor allem die emotionale Diskussion zwischen der Entwicklung von Stadt und Land. Er plädierte, unter anderem, für moderne Dörfer und neue Arten des Zusammenlebens. Albig lud damit zu anregenden Diskussionen ein.

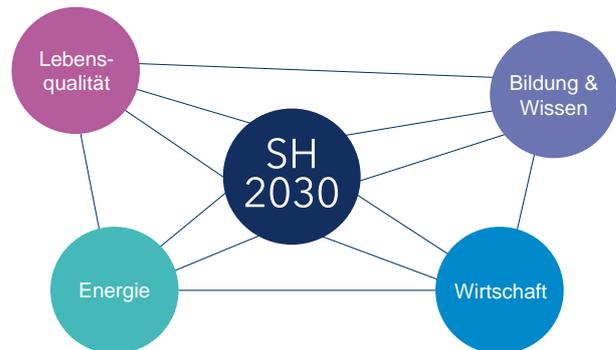
„Wohin soll der echte Norden steuern?“



Ministerpräsident Torsten Albig eröffnet die Regionalkonferenz in Kiel

In Vorbereitung auf die Regionalkonferenzen wurden rund 500 Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Verbänden, von Wirtschafts- und Sozialpartnern und Teilnehmende des letztjährigen Bürgerkongresses zu einer Online-Befragung zu ihren Zukunftsvisionen zum Lebensland Schleswig-Holstein 2030 eingeladen. Ziel der Befragung war, ein persönliches Stimmungsbild zu den Themen Lebensqualität, Bildung und Wissen, Wirtschaft sowie Energie zu erhalten. Die Ergebnisse der Online-Befragung wurden mit den Erkenntnissen aus zahlreichen Fachgesprächen zu Zukunftsvisionen von Schleswig-Holstein 2030 zusammengeführt.

Die von Dieter Witasik (Beraterteam Rambøll Management Consulting, ewS group, HafenCity University) vorgetragene Ergebnisse der Befragung zeigten deutlich: Zukünftig geht es in unserer Gesellschaft um qualitatives Wachstum – dabei wird „Lebensqualität“ zum zentralen Maßstab und Treiber. Lebensqualität wird danach bemessen, wie Umwelt, Arbeits- und Lebensumstände zur persönlichen Zufriedenheit der Menschen beitragen. Lebensqualität und -zufriedenheit hängen dabei eng zusammen mit guter Bildung, starker Wirtschaft und sauberer und bezahlbarer Energie – insbesondere bei uns im Norden.

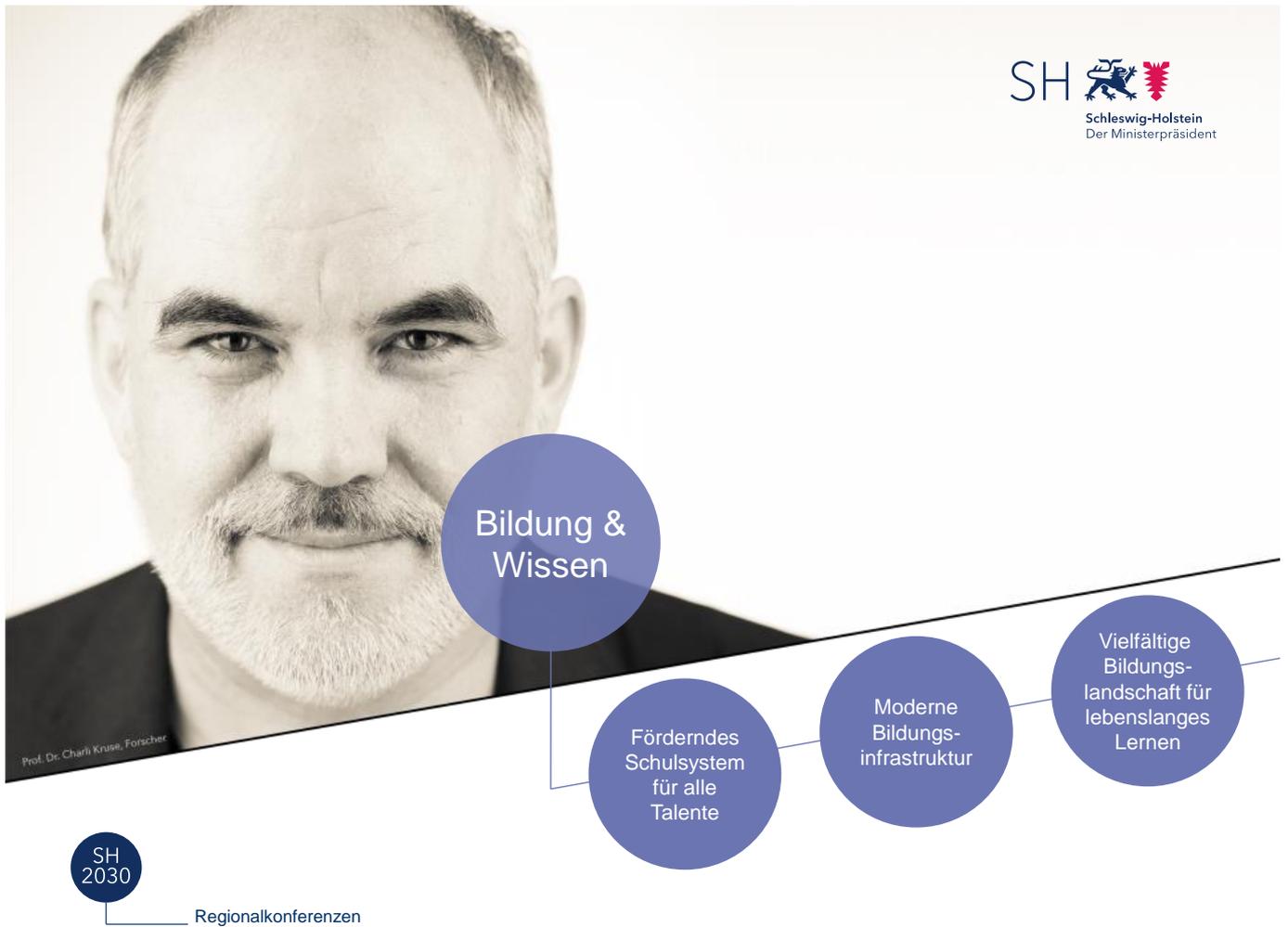


Die Zukunftsvisionen Schleswig-Holstein 2030 in vier Themen



Zukunftsvisionen zur Lebensqualität Schleswig-Holstein 2030. Klaus Florian Vogt, Star Tenor aus Heide, gibt dem Themenschwerpunkt Lebensqualität sein Gesicht.

Die Zukunftsvisionen der Befragten in den vier Schwerpunktthemen wurden jeweils zu drei Oberthemen zusammengefasst. Für das Thema Lebensqualität ergaben sich aus den Befragungsergebnissen die Zukunftsvision einer attraktiven Lebens- und Arbeitswelt mit einer starken wirtschaftlichen Entwicklung im Einklang mit Sozialem und Ökologie, eine gesicherte Daseinsvorsorge mit guter Bildung, mit Gesundheits- und Pflegeangeboten sowie starke Gemeinschaft und aktive Bürgerinnen und Bürger.



Zukunftsvisionen für das Bildungsland Schleswig-Holstein 2030. Professor Kruse gibt dem Bildungsland Schleswig Holstein sein Gesicht.

Für das Thema Bildung war den Befragten insbesondere ein förderndes Schulsystem für alle Talente, eine moderne Bildungsinfrastruktur im ganzen Land sowie eine vielfältige Bildungslandschaft für ein verzahntes, lebenslanges Lernen wichtig.



Zukunftsvisionen für das Wirtschaftsland Schleswig-Holstein 2030. Medien-Unternehmerin Franziska Leupelt gibt dem Wirtschaftsland Schleswig-Holstein ihr Gesicht.

Für das Thema Wirtschaft bewerteten die Befragten einen starken Mittelstand von etablierten und neuen Unternehmen als Kern robuster Wirtschaft und einen chancenreichen Arbeitsmarkt, der junge Leute im Land hält als besonders wichtig. Darüber hinaus wünschten sich die Befragten eine gute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur.



Zukunftsvisionen für das Energieland Schleswig-Holstein 2030. Stefanie Jacobsen, Studentin, gibt dem Energieland Schleswig-Holstein ihr Gesicht.

Nach der Vision der Befragten für das Thema Energie sollte Schleswig-Holstein zum weltweiten Vorreiter der Energiewende werden. Wichtig waren den Befragten auch die nachhaltige und effiziente Nutzung der regionalen Energieressourcen sowie eine Energieversorgung aus kommunaler Hand mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern.

Unter folgendem Link können Sie die Zusammenfassung der Online-Ergebnisse abrufen: [LINK ZUM DOKUMENT „Ergebnisse der Online-Befragung“](#)

Die Ergebnisse der Online-Befragung reflektierte Prof. Dr. Ulrich Reinhardt. Der wissenschaftlicher Leiter der Stiftung für Zukunftsfragen sah fünf Kernherausforderungen für die Zukunft: Den demografischen Wandel, einen Anspruchswandel hin zu mehr Zeit und Lebensqualität, den Klimawandel, sich ändernde Informationstechnologien sowie den Strukturwandel und Schulden. Um sich diesen Herausforderungen zu stellen, plädierte Prof. Dr. Reinhardt für eine Abkehr vom bekannten Spruch „Früher war alles besser“ hin zu Optimismus als Pflicht und Mut zur Veränderung für die Zukunft. Eine „Generation V“ solle in Zukunft das Land prägen – mit Vertrauen, Verlässlichkeit und der Übernahme von Verantwortung. Er selbst wünschte sich vor allem ein familienfreundliches, nachhaltiges, seniorenfreundliches und zukunftsorientiertes Schleswig-Holstein 2030.

„Mein Schleswig-Holstein 2030“ Talkrunde und Diskussionen



Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner diskutieren Ihre Zukunftsvision für SH 2030

In einer Talkrunde skizzierten ein Schüler, eine Studentin, eine Rechtsanwältin und ein Architekt ihre persönlichen Visionen eines Schleswig-Holsteins 2030. Zentrale Themen der Diskussion waren Arbeitszeitmodelle, die Familie und Beruf vereinen können sowie beiden Geschlechtern die Möglichkeit zur Erwerbstätigkeit geben. Des Weiteren wurde die wichtige Rolle von Solidarität, Pflege und Gemeinschaft betont, für die seitens der Arbeitgeber ausreichend Freiräume bereitgestellt werden sollten. Nachhaltige Mobilität in Form des Verzichts auf das Auto wurde diskutiert, ebenso wie die Herausforderungen von Daseinsvorsorge und Versorgung im ländlichen Raum. Bezahlbares Wohnen, Investitionen im Bildungswesen sowie die Rolle des Ehrenamts waren weitere Themen, zu denen die Diskutierenden zahlreiche Ideen und Anregungen lieferten. So könnten durch die Anerkennung von ehrenamtlichem

Engagement in Form von „Rentenpunkten“ der soziale Zusammenhalt gestärkt und die Herausforderungen des demografischen Wandels gemeistert werden.

Im Anschluss an die Talkrunde gab Poetry Slammer Björn Högsdal seine Interpretation des „echten Nordens“ zum Besten. Ein Video von Högsdals humorvollen Vision des „echten Nordens“ kann unter http://www.schleswig-holstein.de/STK/DE/STK_node.html abgerufen werden.

Bevor die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Regionalkonferenz selbst in die Diskussion und Ideenentwicklung einstiegen, konnten sie in der Pause schon miteinander und mit Ministerpräsident Torsten Albig ins Gespräch kommen.

„Wir gestalten Zukunft“ - Ideenwerft an Themenständen

Auf einer Ideenwerft diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Regionalkonferenz mit Vertreterinnen und Vertreter der strategischen Partner (Kommunale Ebene und IHK Schleswig-Holstein), des Beraterteams und der Staatskanzlei Schleswig-Holstein an vier Themenständen zu den Themenfeldern Lebensqualität, Bildung und Wissen, Wirtschaft und Energie. Die Ideenwerft bot den inhaltlichen Rahmen, um gemeinsame Ideen für ein lebenswertes Schleswig-Holstein zu entwerfen. Die Ergebnisse wurden von Vertreterinnen und Vertretern der strategischen Partner zusammengefasst und allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorgestellt.



Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutieren an der Ideenwerft zum Thema Lebensqualität

Andreas Betz, Amtsdirektor des Amtes Hüttener Berge, zog das Fazit für das Thema Lebensqualität. Eine große Rolle in der Diskussion spielte das Thema Bürgerbeteiligung und die Frage nach ihrer Beschleunigung durch parlamentarische Vertreterinnen und Vertreter und Gesetze auf der einen Seite und ihrer Ausweitung durch direkte Bürgereinbindung auf der anderen Seite. Daseinsvorsorge bildete einen weiteren wichtigen Aspekt. Hierbei wurden neue Ideen gesammelt, mit denen die Herausforderungen von morgen angegangen werden können. Dazu zählte beispielweise die Idee, mehr Arzthäuser in Kooperation zu führen. Die große Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer stimmte überein, dass Investitionen für das Land wichtig sind. Diese könnten nach Auffassung einzelner Diskutierender durch Kooperationen effizienter gestaltet werden. Hinsichtlich der Verwaltungsstrukturen zeigten sich die Teilnehmerinnen und

Teilnehmer selbstkritisch und stellten die kleinteilige Struktur ihrer Gemeinden infrage, worauf eine Diskussion über die Frage nach Identitätswahrung trotz Neustrukturierung von Verwaltungsstrukturen folgte. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stimmten darüber ein, dass eine Abkehr vom Kirchturmdenken stattfinden müsse, um mehr Chancen für gemeinsame Lösungen für die Lebensqualität der Menschen im Land zu ermöglichen. Im Rahmen der Diskussion wurden viele weitere neue Ideen für die Lösung zukünftiger Problemlagen und Herausforderungen aufgeworfen. Diese reichten von der Nutzung neuer Produkttechnologien, auch mithilfe von 3D-Druck, über die verstärkte Etablierung von Angeboten der „Sharing Economy“ - auch im kleinteiligen Sinne durch organisierte Tauschbörsen in der Nachbarschaft - hin zur Einrichtung von Experimentierklauseln in Gesetzen, um flexiblere Gestaltungsmöglichkeiten zu eröffnen.

Lutz Clefsen, Kreispräsident des Kreises Rendsburg-Eckernförde, trug die Ergebnisse zum Thema Bildung und Wissen zusammen. Diskussionsbedarf bestand vor allem bei den zerteilten Zuständigkeiten im Bildungssystem auf verschiedenen Verwaltungsebenen (Kommunen, Bund und Land). Durch eine Bündelung der Kompetenzen und Finanzierung könnte diesbezüglich innerhalb der derzeitigen Strukturen mehr Qualität in Kitas, Schulen und Hochschulen erreicht werden. Ein weiteres wichtiges Anliegen vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmer für ein zukunftsfähiges Bildungsland 2030 bestand darin, ausreichenden Freiraum im Schulsystem zu schaffen. Um den Herausforderungen einer Sicherung des Bildungsangebotes auf dem Land zu begegnen, wurden verschiedene Ideen neuer Unterrichtsformen eingebracht. Für weiterführende Schulen fiel beispielsweise der Vorschlag, Klassenzimmer in peripheren Regionen durch virtuelle Klassen zu ergänzen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigten sich auch im Brainstorming zu allgemeinen neuen Ideen für zukünftige Lehr- und Lernformate kreativ. Neben digitalem Lernen fielen die Kombination von Bildung und Bewegung bzw. draußen Lernen, die „Bildung für Nachhaltige Entwicklung“ als verbindlicher Baustein im Lehrplan, sowie die verstärkte Vermittlung von Alltagskompetenzen, bspw. in Form der Einrichtung eines Schulfachs „Ernährung, Gesundheit und Verbraucher“, als weitere Vorschläge für zukunftsfähige Bildungsangebote.



Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutieren an der Ideenwerkstatt zum Thema Wirtschaft

Die Ergebnisse zum Thema Wirtschaft wurden vom Bürgermeister der Landeshauptstadt Kiel Peter Todeskino vorgetragen. Neue Arbeitsplätze könnten nach Meinung der Diskutierenden geschaffen werden, indem die bestehenden Stärken des Landes in den Branchen Tourismus, Medizintechnik, Life Science, Pflege, Ernährung und Energie ausgebaut würden. Für die Ansiedlung neuer Unternehmen müsse dabei auch die Frage der dafür notwendigen Flächen gestellt werden. Ein Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Breitbandversorgung, war für die Diskutierenden eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Wirtschaftsland 2030. Dieser ermögliche beispielsweise Telearbeit und somit flexible Entwicklungsmöglichkeiten auch für ländlichere Regionen. Das Thema Kooperation war ein weiterer Diskussionspunkt. Neben einer konstruktiven Zusammenarbeit mit Hamburg blickten die Diskutierenden besonders in Richtung Dänemark. Auch in dieser Ideenwerkstatt wurden zahlreiche innovative Vorschläge seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeworfen. Darunter fielen beispielsweise der Ausbau von Finanzierungsmöglichkeiten für kleine Unternehmen, die Entwicklung eines systematischen Fördermanagements sowie die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Als Beispiel dazu wurde die Gewinnung heimischer Rohstoffe, wie Kies und Sand, eingebracht, welche die Rohstoffsicherung vor Ort ermöglichen könnte.

Stefan Sievers, Federführer Energie der IHK Schleswig-Holstein, gab das Meinungsbild der Ideenwerkstatt zum Thema Energie wieder. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich darüber einig, dass die Energieversorgung im Land künftig dezentral gestaltet werden sollte. Zudem wurde erneut für mehr Kooperation mit den Nachbarn, insbesondere mit Dänemark, plädiert. Ein offener Wissenstransfer zwischen Unternehmen, Forschung, Verwaltung und Bürgern würde benötigt, um Innovationen im Themenfeld Energie voranzubringen. Das Thema Elektromobilität sowie die Erkenntnis einiger Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass die Nutzung eines Elektroautos bezogen auf ihre täglich zurückgelegten Wege durchaus möglich wäre, bildeten einen weiteren Aspekt der Diskussion. Zentrale neue Ideen, die sich aus der Diskussion ergaben, bewegten sich einerseits im Bereich der Energieressourcen. Dabei fiel häufig die Forderung nach Wasserstoff als neuem Energieträger. Zudem wurde der Vorschlag entwickelt, Wasserkraftwerke an allen Staustufen der Wasserläufe im Bundesland einzurichten. Für die Gewinnung von Biogas sollten zukünftig weniger Maisfelder, sondern mehr Grasschnitt und Biomüll herangezogen werden. Eine Idee zur Ressourcengewinnung in Kombination mit einer Lösung für den Lärmschutz bestand darin, große Verkehrsstrassen zu überdachen und auf der Anlage Photovoltaikmodule einzurichten. Weitere Ideen abseits der Energieressourcen bestanden u.a. darin, Smart Grids mit Nachbarregionen aufzubauen, eine Wasserstofffähre auf dem Fehmarnbelt einzurichten, lokale Energieproduktionsgemeinschaften im Sinne einer „Sharing Economy“ einzurichten und mehr Studiengängen zu Technologiefeldern einzurichten, die sich im Randbereich der Energiewirtschaft bewegen.

Eine Übersicht der Anregungen und Ideen, sowie der Prioritätensetzung der Teilnehmer an den vier Themenständen der Ideenwerkstätten können Sie hier einsehen: [LINK Dokument „Prioritätensetzung und Anregungen der Ideenwerkstatt Kiel, 02.04.2014“](#)

„Leinen Los!“

„Es ist lange her, dass in dieser Halle, die früher eine Arbeitshalle war, wieder so hart gearbeitet wurde.“ – So bedankte sich Ministerpräsident Torsten Albig für das Engagement der Teilnehmer der zweiten Regionalkonferenz in der Kieler Halle 400, die vor ihrer Konversion zuletzt dem Bau von U-Booten diente. Er zog ein positives Fazit über sehr pulsierende und motivierende Diskussionen, die sich insbesondere im Bereich Bildung sehr kontrovers gestalteten. Zwar habe man nicht immer konkrete Handlungsanweisungen gefunden, dies spiegle jedoch die Vielfältigkeit der teilnehmenden Akteure und des Landes selbst wider. „Unser Kompass ist jetzt besser kalibriert und wir können das Schiff besser steuern“, hielt Albig abschließend fest.

Die Regionalkonferenz in Kiel fand ihren Ausklang in einem kleinen Imbiss mit Gesprächen.

Landesentwicklungsstrategie „Schleswig-Holstein 2030“

Regionalkonferenzen „Schleswig-Holstein 2030 - Der echte Norden übermorgen.“

Regionalkonferenz Kiel, 02.04.2014: Dokumentation der Ideenwerft

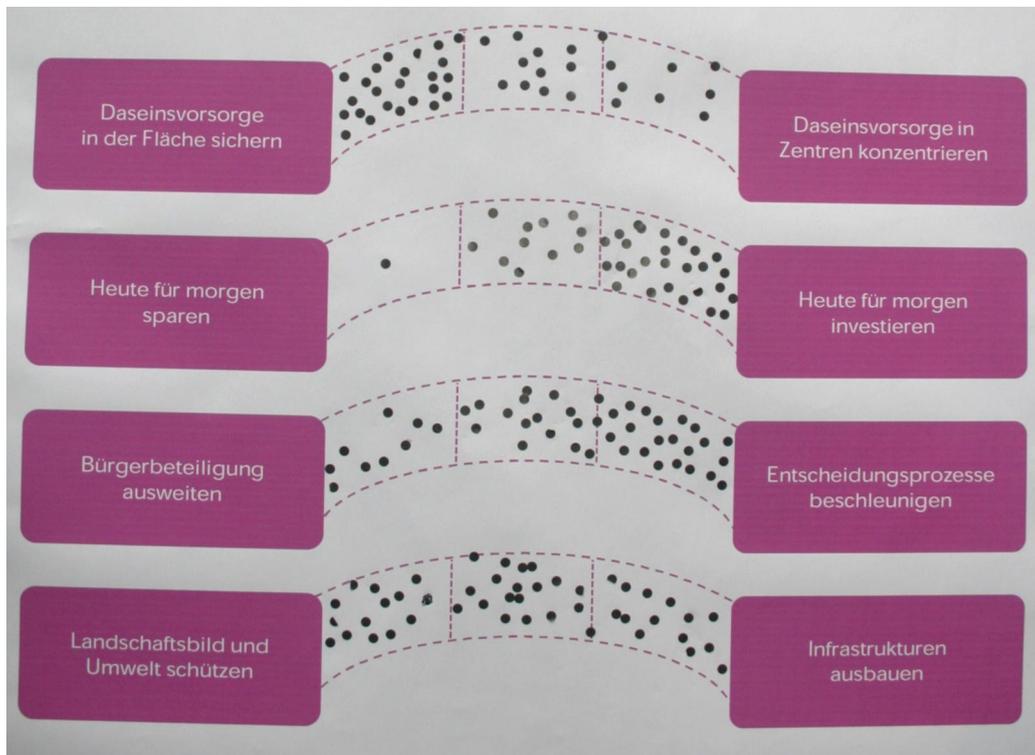
Aus den Ergebnissen der Onlinebefragung ergaben sich unterschiedliche strategische Ansätze für die Umsetzung der vier Themenfelder Lebensqualität, Bildung und Wissen, Wirtschaft und Energie. Im Rahmen der Diskussionen an den Themenständen hatten die Teilnehmerinnen und –teilnehmer die Möglichkeit, die strategischen Ansätze innerhalb der aufgezeigten Spannungsbögen zu bewerten und ihre Prioritäten zu kennzeichnen.

Lebensqualität

Im Themenfeld Lebensqualität konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Prioritäten innerhalb von vier Spannungsbögen setzen:

- „Sicherung der Daseinsvorsorge in der Fläche sichern“ und „Daseinsvorsorge in den Zentren konzentrieren“
- „Heute für morgen sparen“ und „Heute für morgen investieren“
- „Bürgerbeteiligung ausweiten“ und „Entscheidungsprozesse beschleunigen“
- „Landschaftsbild und Umwelt schützen“ und „Infrastrukturen ausbauen“

Die Abbildung zeigt die Ergebnisse der Prioritätensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kiel:



Spannungsbögen zum Themenstand Lebensqualität

Neben der Abstimmung innerhalb der Spannungsbögen brachten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer viele Ideen und Vorschläge am Themenstand ein. Eine Übersicht zu den Ergebnissen findet sich in der nachstehenden Tabelle.

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
Gemeindegebietsreform: Effizientere Strukturen und Prozesse und höheres Know How	Bürgerbeteiligung darf demokratische Mechanismen nicht aushebeln	Kooperation fördern und fordern	Jütlandroute ausbauen statt feste Fehmarnbeltquerung
Kleinteilige ehrenamtliche Gemeinschaften fördern	Nutzung neuer Produkttechnologien (3D Drucker) in Verbindung mit Share Economy und Ko-Produktion	Aufbau von Zentren für neue Arbeit, neue Kultur (NANK-Zentren) als integrative Plattform für ländlich-urbane Räume	Kein 89 km langer Lärmkorridor durch die FFBO Güterzugtrasse
Senioren-/Kindgerecht ÖPNV mobil	Mobilität	Gemeindeeigene Schulbusse, multifunktional einsetzen	Innenverdichtung führt zu Problemen beim Erhalt des Ortsbildes
Kultur notwendiger Bestandteil der Lebens- und Arbeitswelten	Kulturlandschaft erhalten und erlebbar machen	Mobile Kultur überall für und mit jedem	Für Zukunftsvisionen: Mehr Kultur, weniger Folklore!
Zusammenarbeit mit 3. Welt -> Praktisch im Austausch	Demografie-Kompetenz der Gemeindevertretungen fördern	Kultur und Naturführer ausbilden für alle Altersgruppen	Mehr Bürgerbeteiligung bei Großprojekten
Kultur ins Grundgesetz -> Landesgesetz	Mobilität von Menschen und ??	Kommunaler Finanzausgleich reformieren	Auch an 2050 denken, Zukunftsfähigkeit
Lösungen müssen regionsspezifisch sein	Nicht jede Zersiedelung weiter fördern	Bildung in allen Kultureinrichtungen	SH muss kinderfreundlicher werden
Zersiedelung der Landschaft stoppen		Keine Monsterstädte, sinnvolle Mittelzentren	Nachbarschaftshilfe organisieren, Tauschbörse
Knoten stützen, bestehende Strukturen stärken			Lebendige Innenstädte
ÖPNV Beispiel Schweiz			Mehr Naturschutzgebiet
Kommunalpolitiker schulen und für die komplexen Aufgaben/ Themen „fit machen“			Mehr für Bienen und Blühpflanzen
Flächenverbrauch minimieren			Zentrale Orte stärken
Konzentration			Weniger Pestizide in der Landwirtschaft
Gebietsreform durchführen			Beratungsstruktur optimieren
			Aufgabe des Landes: Auf der kommunalen Ebene Kooperation fördern und fordern
			Finanzieller Ausgleich für Naturerhalt durch ländlichen Raum
			Sicherstellen (öffentliche Mobilität)
			Siedlungsflächen begrenzen
			Kinderwunsch darf nicht Luxus werden
			Telemedizin
			Den Bau von Zweiwohnungen stoppen, sonst gibt es in den Küstenorten bald keine Einwohner mehr
			Kreative neue Lösungen notwendig „in der Mitte“ der Spannungsbögen
			Nutzen kulturelle Angebote
			Eindämmung des Flächenverbrauchs
			Beteiligungsverfahren

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			ohnehin schon gesetzlich gefasst
			Identität wahren, dennoch größere Strukturen schaffen oder geht das nicht?
			Prioritäten setzen!
			Baukultur stärken
			Innenstädte stärken
			Richtungsentscheidungen sollten mit Bürgern getroffen werden, aber gewählte Bürgervertreter in der Politik müssen auch Entscheidungen treffen können dürfen
			Mehr Spielräume für Experimente und Kreativität
			Bürgerbusse für ländliche Räume
			Zentrale Orte „nach vorne bringen“, aber auch flexible Lösungen zulassen
			Investitionen durch Kooperationen effizient machen
			Alte im Dorf halten bedeutet „Arbeit“ in Dorf und Heimat
			Arbeitsplätze da schaffen, wo Menschen wohnen
			Kampf den Kirchturmstrategien
			Ambivalenz in den Spannungsbögen
			Kinder und Jugendliche stärker in die Zukunftsdiskussion einbinden
			Jugendbeteiligung
			Multifunktionale Angebote: Gesundheitshaus, Markt Treff
			KOOPS (Einkaufszentren) auf dem Land bilden
			Häuser des Lebens und Lernens
			E-Government ausweiten
			Kooperation notwendig
			Vernetzen und kooperieren
			Experimentierklauseln in den Gesetzen schaffen
			Echte Bürgerbeteiligung notwendig
			Limitierte Ressourcen mitdenken
			Auch grenzüberschreitende bürgernahe Kooperation
			Mehr Engagement fördern
			Kein Kirchturmdenken
			Kultur ins Dorf
			Mehr Kooperation
			Gefährdung der Kinder und Verstopfung der Straßen durch (Internet-)Paketzusteller -> Stoppen
			Erhaltung der kommunalen

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Selbstverwaltung
			Bessere Vernetzung
			Kooperationen kleinerer Gemeindeunterzentren
			Erhalt der dörflichen Struktur
			Ausbau stoppen
			Arbeitsplätze erhalten, Standortnähe
			Sozialräumliche Entwicklung (auf dem Land)fördern
			Ämter sollen Sozialraumplanung machen (dürfen)
			Stärkung der Ämter
			Gleiche Lebensverhältnisse in Stadt und Land
			Individualität bewahren
			Funktion der Stadt in der virtuellen Welt?
			Weniger neue Gesetze
			Ausbau der Jütlandlinie mit Neubau Rader Hochbrücke
			Stärkung Bürgerengagement für Kinder, Alte, Zusammenhalt
			Nutzung der Kompetenz der Älteren für örtliche Entwicklung
			Keine feste Fehmarnbeltquerung“ 89 km Umweltzerstörung
			Alle Arbeitsplätze sind gut
			Identität für Wohnort schaffen
			Ehrenamt stärken
			Kommunen gut ausstatten
			Zusammenarbeit mit HH
			Umweltschutz und Infrastruktur
			Erhaltung der kleinen Dörfer
			Kooperation fördern
			Mehr Kooperation mit HH
			Kostenfreie Kinderbetreuung bei Zukunftsfähigkeit beider Elternteile
			Natur in der Stadt für jeden fußläufig erreichbar
			Grüngürtel schützen und ausbauen
			Fahrradnetz ausbauen
			IPCC Bericht nicht vernachlässigen
			Baukultur fördern (Stadtbild)
			Mehr Ökolandbau
			Kein Fracking
			Organisation der Schule verändern: Bündelung der Kompetenzen bei den Kreisen
			Regionale Baukultur bewahren, Denkmalschutz verstärken
			Mehr Wald, Landschaft

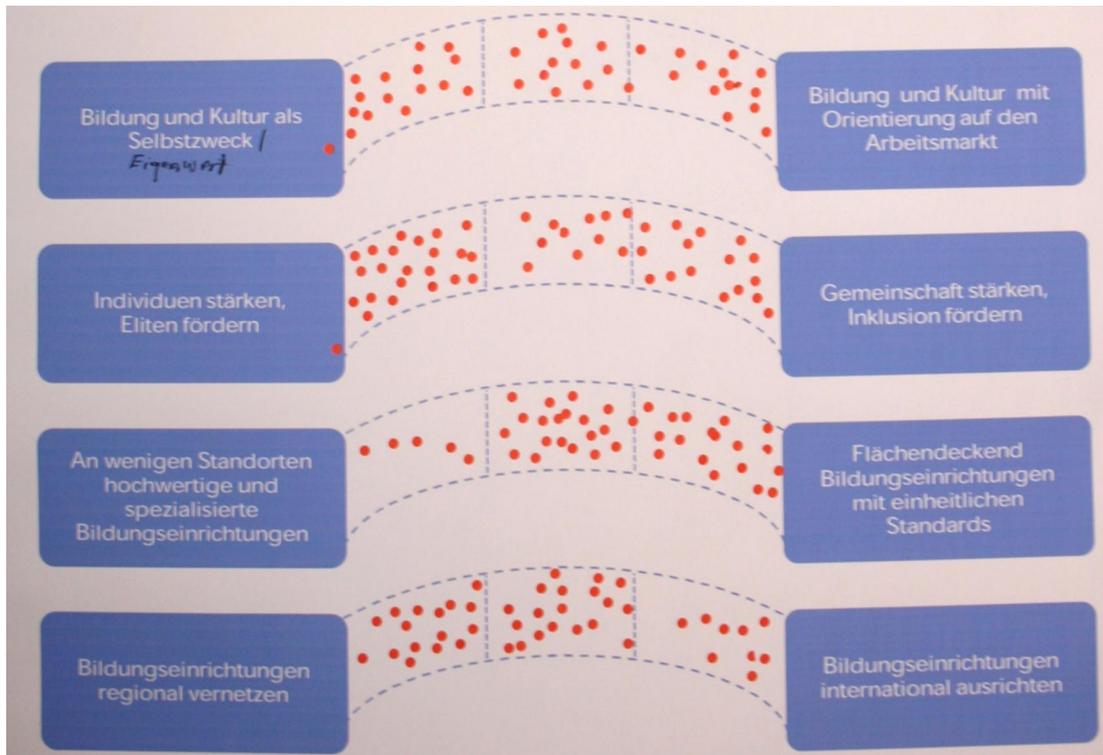
Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			erhalten
			Gesunde regionale Produkte fördern
			Umwelt 1. Priorität
			Überregionales Straßen – und Datennetz
			Nordstaat Synergien nutzen
			„Bürgerbusse“ zum Erreichen der Infrastruktur
			Nahverkehr und Mitfahrzentralen
			Mobile Arztpraxen für ländliche Gebiete
			Neue Wohnformen zur Entlastung der Pflege -> Irrweg! Ärzte sollen heilen, nicht fahren
			Naturschutz soll größere Bedeutung haben
			Verkehrswege, Brücken, instand halten, Keine neuen Autobahnen
			CO2 einsparen überall
			Das grüne Kapital nie aufs Spiel setzen
			Wo sind die Migranten?

Bildung und Wissen

Im Themenfeld Bildung und Wissen konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Prioritäten innerhalb von vier Spannungsbögen setzen:

- „Bildung und Kultur als Selbstzweck“ und „Bildung und Kultur mit Orientierung auf den Arbeitsmarkt“
- „Individuen stärken, Eliten fördern“ und „Gemeinschaft stärken, Inklusion fördern“
- „An wenigen Standorten hochwertige und spezialisierte Bildungseinrichtungen“ und „Flächendeckend Bildungseinrichtungen mit einheitlichen Standards“
- „Bildungseinrichtungen regional vernetzen“ und „Bildungseinrichtungen international ausrichten“

Die Abbildung zeigt die Ergebnisse der Prioritätensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kiel:



Spannungsbögen zum Themenstand Bildung und Wissen

Neben der Abstimmung innerhalb der Spannungsbögen brachten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer viele Ideen und Vorschläge am Themenstand ein. Eine Übersicht zu den Ergebnissen findet sich in der nachstehenden Tabelle.

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
Bildung und Weiterbildung und alle Lebensphasen überall ermöglichen	Zukunftsfächer stärken	Internationale Zusammenarbeit fördern – weltweit mit Schule und Studium	Ziele
BNE verbindlich für Lehrer	Lebenslanges Lernen von 0,5-99 Jahre zusammen im außerschulischen Bereich	Kombinutzung von Räumen für Bildung -> Schule im Museum, Kindergarten in der Uni, ...	Einheitliche Rhythmisierung
Universitäre Zusammenarbeit auch mit Bürgern (jung und alt)	Lernorte für alle – jung und alt an schönen Orten mit Essen, Bewegung	Gehaltsstrukturen verändern	Praxisorientiertes Lernen
	Bildung in Kombination mit Bewegung, draußen lernen	Verantwortung für Hochschulen auf die Bundesebene verlagern	Erhöhung des Bildungs-Etats
	Öffentliche Räume für alle wo Bildung stattfindet, schön und vielfältig	Flexible Strukturen in der Schule schaffen	Vereinheitlichung der Lehrpläne auf Bundesebene
		Wissen ist Prozess und Ergebnis	Kostenlose Schule
			Klassengrößen auf Max. 20 Schüler
			Eigenwohl und Gemeinwohl im Fokus haben
			Mehr experimentieren lassen – Ziel: Qualität Koops etc.
			Digitales Lernen, virtuelle Klassenräume
			Gehaltsstruktur bei Lehrern
			Internationalität auf allen Ebenen
			Aus Gemeinschaft Individuen stärken
			Wohlfühlort Schule mit regionaler Vernetzung
			Weniger Schule für Kinder – mehr Freiräume
			Weniger Parteipolitik – mehr Verlässlichkeit
			Schüler – Lehrer – Schlüssel verbessern
			Schulentwicklung von unten nach oben
			Kurze Schulwege - Spart Zeit und Kosten
			Frauen und Männer beide berufstätig je 30 Std. -> gute Kinderbetreuung mit Freiräumen
			Finanzierung/ Verantwortung von/für Hochschulen auf Bundesebene
			Finanzierung in eine Hand – Zersplitterung aufbrechen
			Mehr Zeit der Lehrer für die Kinder/ Individuelle Ansprüche
			2015 – Jahr der Landesentwicklung
			Lebenskompetenz Kochen, Haushalt, Recht
			Gleicher Zugang zu Bildung

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			für alle
			Förderung der Gemeinschaft schließt die Förderung der Individuen nicht aus!
			Kultur ist nicht für den Arbeitsmarkt wichtig
			Kombination Lernen in der Schule und „Homelearning“ in bevölkerungsschwachen Ecken
			Auf breiter Fläche hochwertig bilden und ausbilden
			Gymnasien erhalten und stärken
			Lebenslanges Lernen
			Vermittlung von Alltagskompetenzen
			Außerschulisches Lernen
			Keine Hausaufgaben
			Starke Schüler fördern
			Gymnasien weiterhin fördern und bestehen lassen
			Wissen nutzen, bilden statt ausbilden
			Den Schülern mehr Zeit geben, soziale Kompetenzen zu erwerben/ auszubilden -> G9
			Ganztagsschule = Unterricht und Freizeitangebote
			Organigramm der Schule in eine Hand
			Mehr Lehrer -> mehr Zeit -> Mehr Individualität
			Begabtenförderung -> Weniger Frustration
			Engere Zusammenarbeit aller Schulbeteiligten und bessere Kommunikation
			Zensuren: Damit sich Kinder vergleichen können
			Förderung durch vernetzte Arbeit
			Schulstandorte altersgerecht
			Infrastruktur für Ganztagsschulen – Vernetzung mit Externen
			Mehr Lehrerstellen statt Abbau
			Chance Baltischer Raum nutzen -> Sprachen, Austausch
			Unterrichtspaten aus der Wirtschaft
			Arm-Reich Schere: Keine Privatschulen befördern
			Förderschulen als Chance für Lernschwache und Behinderte
			Stärkere Kontrollen der Lehrer
			Kein Verzicht auf Schulnoten
			Fach Ernährung, Gesundheit, Verbraucher

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Gemeinschaftsschule G8 oder G9, dann Oberstufenzentren für differenzierte Profilbildung
			Situative Intelligenz entwickeln
			Kindergartenpflicht
			Bildungsorte an allen Kultureinrichtungen
			Bildungseinrichtungen erreichbar machen ÖPNV!
			Schule und Freizeit vernetzen (Vereine)
			Zukunftsrat dauerhaft
			G9! Wenn lernen Spaß macht, kommt der Erfolg
			Lebenslanges Lernen
			Kinder aus Kitas in die Natur 8 Mal im Jahr
			Konzentration auf das Wesentliche: Bildung und Unterricht
			Verzahnung mit der Arbeitswelt ausbauen
			Engagierte Lehrerführung
			Das Gymnasium muss sich auch verändern – weiterentwickeln – modernisieren
			Kommunalisierung der Schulen
			Mobilität der Studierenden fördern
			Ganztagsschule ja! Aber mit Konzept! Mensa, Kantine, Chillräume, Integration von Sport und Musik angeboten
			Mehr Zeit für wirkliche Bildung
			Bundesvernetzung stärken
			Spitzenposition in deutscher PISA erreichen
			Ausbildung der Lehrer modernisieren
			Bundesweit einheitliche Bildungsstandards – insgesamt!
			Bildung (Schulbücher, Kitas, etc.) für alle bezahlbar machen
			Schüler sind keine Versuchskaninchen (Profiloberstufe)
			Bildung Bundessache
			Andere Verzahnung des Bildungskörpers
			Kräfte bündeln -> haben Dorfschulen noch eine Zukunft?
			Gute Ausstattung der Schulen mit Stundenkontingenten
			Heute: Land, Kreis, Schulträger = Organisierte Verantwortungslosigkeit
			Einbettung der Hochschulen

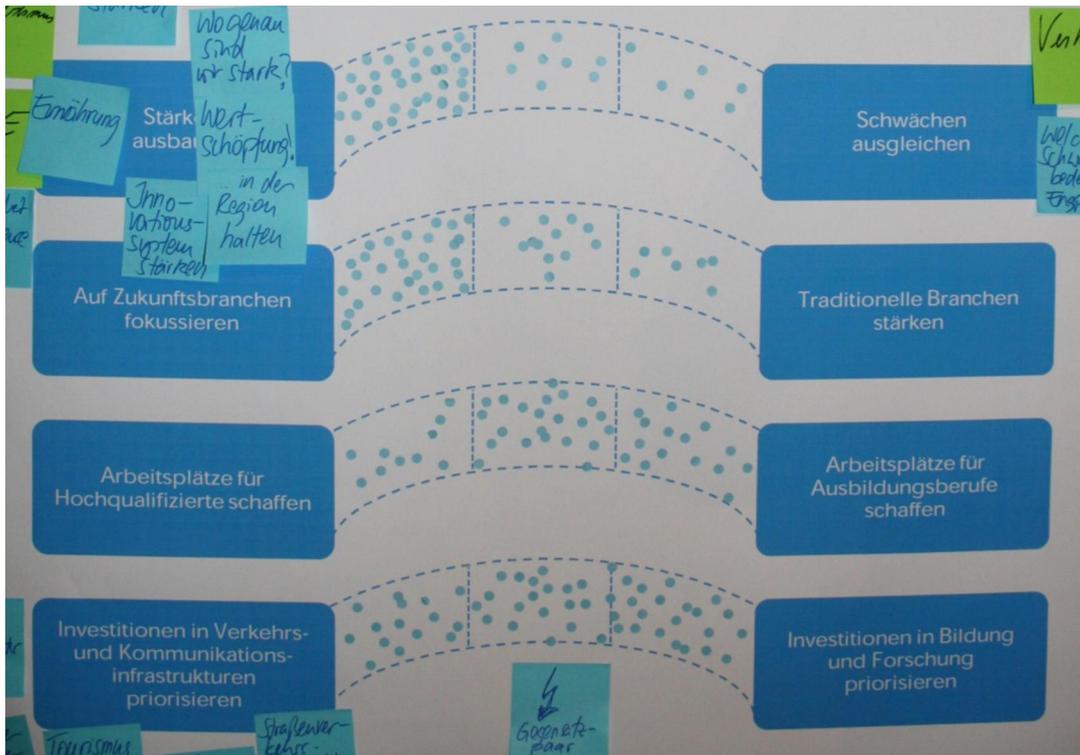
Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			in das Landesprofil
			Verbünde von schulischen Zentren mit Hochschulen
			Außerschulisch Alltagskompetenzen stärken
			Förderung von Migrantenkindern (Anreiz zum Studium)
			Qualität vor Quantität
			Lebenslanges Lernen ermöglichen
			Bessere Kooperation der Hochschulen
			Finanzierung der Bildung aus einer Hand!
			Einführung von mehr berufsbegleitenden Studiengängen
			Das duale Ausbildungssystem hat unseren wirtschaftlichen Erfolg begründet. Dafür wird kein Abitur benötigt
			Experimente machen mit anderen Schulformen
			Aufhören mit dem Hochpushen der Abiturquote -> 25% Studienabbrecher
			Lehrpläne ausmisten
			Ausreichende Deutschkenntnisse vor Schulbeginn
			Hochbegabtenförderung SH
			Inklusion besser ausstatten
			Bildung als Bundessache
			Elternerziehung weg vom Anspruchsdenken
			Bildung als eigener Wert nicht zweckgerecht
			Mehr Qualität in Kitabetreuung
			Jeder Kita ihre regelmäßigen Waldtage
			Natur erleben ist Grundlage für Bildung zur nachhaltigen Entwicklung
			Experimentieren für die Schule tödlich - ein System
			Ausbildung der Lehrenden anpassen an Zukunftsanforderungen
			Neue Bildungslandschaften
			Lernen in ganz anderen Räumen

Wirtschaft

Im Themenfeld Wirtschaft konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Prioritäten innerhalb von vier Spannungsbögen setzen:

- „Stärken ausbauen“ und „Schwächen ausgleichen“
- „Auf Zukunftsbranchen fokussieren“ und „Traditionelle Branchen stärken“
- „Arbeitsplätze für Hochqualifizierte schaffen“ und „Arbeitsplätze für Ausbildungsberufe schaffen“
- „Investitionen in Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen priorisieren“ und „Investitionen in Bildung und Forschung priorisieren“

Die Abbildung zeigt die Ergebnisse der Prioritätensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kiel:



Spannungsbögen zum Themenstand Wirtschaft

Neben der Abstimmung innerhalb der Spannungsbögen brachten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer viele Ideen und Vorschläge am Themenstand ein. Eine Übersicht zu den Ergebnissen findet sich in der nachstehenden Tabelle.

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
Neue Güterverkehrskonzepte entwickeln	Energie: HH + SH + NDS + CPH gemeinsam	Hochschulausbildung Pflege fehlt	Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung mit HL-Anbindungen kostet 12 Milliarden Euro zu viel Geld für 5000 PKW am Tag
1 Fahrer je 1 LKW ist Verschwendung	Kooperation mit HH?	Weiterbau A20 bis nach Niedersachsen	CO2 Ausstoß beim Bau des Tunnels 2-3 Mio. t. -> sofort stoppen das Projekt
Überholverbot für LKW auf Autobahnen	Entwicklungssachse entlang A21	Förderung Breitbandausbau (Glasausbau)	Ein TEN-T Schienenprojekt in SH reicht. Jütlandroute ist das bessere TEN-Projekt; 2 Güterzugtrassen in SH sind nicht zu verkräften
Breitband	Straßen erhalten – kein Neubau!	Breitbandfinanzierung -> Erhöhung Schwellenwert für Beihilfe De-Minimis Verordnung	Oberziele:
Absolute Ausrichtung auf Nachhaltigkeit	Schienenwege ausbauen!	A21	Verkehrsvermeidung
	Nachhaltiges Wirtschaften	Finanzierungsmöglichkeiten für kleine Unternehmen	Regionale Wirtschaftskreisläufe stärken
	Vorteilhafte Energie in SH verbrauchen	Flughafen Lübeck	Agrarwende
	CO2 Emissionen berücksichtigen	Infrastruktur und Verkehrswege	Energiewende
	Krisenfestigkeit durch Branchenmix erhalten	FBQ	Familienorientierung der Wirtschaft stärken
	Energie hat Potential	A20	Modell Sozialpartnerschaft stärken
	Attraktiv werden für Unternehmen von außen	Elbe-Lübeck Kanal	Menschen mit Behinderungen einstellen
	Auch aus andern Branchen	A7	FFBQ beeinträchtigte den Tourismus in Ostholstein
	Moderne Kommunikation und weniger Zeit im Verkehr		Energie nicht nur nach NRW geben, sondern hier günstig Branchen anbieten
			Für Touristen muss das Land authentisch sein
			Die Tourismuswerbung muss besser werden
			Mecklenburg macht bessere Tourismuswerbung als SH
			Willkommenskultur für Investoren und Unternehmer
			FFBQ schafft keine Arbeitsplätze
			Ein Euro kann mehrfach ausgegeben werden, wenn die Förderung auslöst -> unbedingt ein systematisches Fördermanagement aufbauen
			Es lohnt sich, eine Anlehnung an die Strategie der Region Syddanmark Schwerpunkt 2.1 (Erlebnistourismus, Energie, Gesundheit)
			2 Elbquerungen: 1x

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Glückstadt, 1x Hamburg
			Bei Verkehrsprojekten die Erreichbarkeiten öffentlich stärker herausstellen
			FFBQ macht Ostholstein zum Transitland
			Pakt für faire Arbeit in SH gegen „keine Streiks“
			Weitergabe WE zwischen amtsangehörigen Gemeinden (Landesplanung) LEP
			Raumzellenmodell für Ämter (Landesplanung) LEP
			Differenzierung Wohnbauquote nach regionalem Bedarf (LEP) -> Lockerung 10%
			Keine feste Fehmarnbeltquerung
			Wasserstofftechnologie entwickeln
			Fehmarnbeltachse (HH – HL – DK)
			Gleiche Chancen für „Stadt und Land“
			Planungshoheit auch für den Untergrund
			Breitbandnetze sind kein Ersatz für urbane Qualitäten
			Keine Güterzugtrasse durch Urlaubsgebiete
			Länderfusion SH/HH
			Innovation, Innovation, Innovation
			Die Gewinnung von heimischen Rohstoffen wie Kies und Sand weiterhin gewährleisten bzw. heimisch Rohstoffe sichern
			Neues Leitbild: Frauen und Männer werden gleichermaßen als Erwerbstätige und als Menschen mit Fürsorgeaufgaben (für Kinder und Ältere) gesehen -> Auch von ArbeitgeberInnen
			Güterverkehr auf der Straße teurer machen
			Regionale Gestaltungshoheit
			Verkehrs Rader Hochbrücke
			Nicht mehr zeitgemäß einzelbetriebliche Subventionen
			Nord- Ostseekanals ausbauen und instand setzen
			Elbquerungen westlich und östlich von Hamburg
			Moderne Mobilität jenseits der Straße
			SH: Guter Ort für nachhaltige Unternehmen
			SH: Nischenbranchen

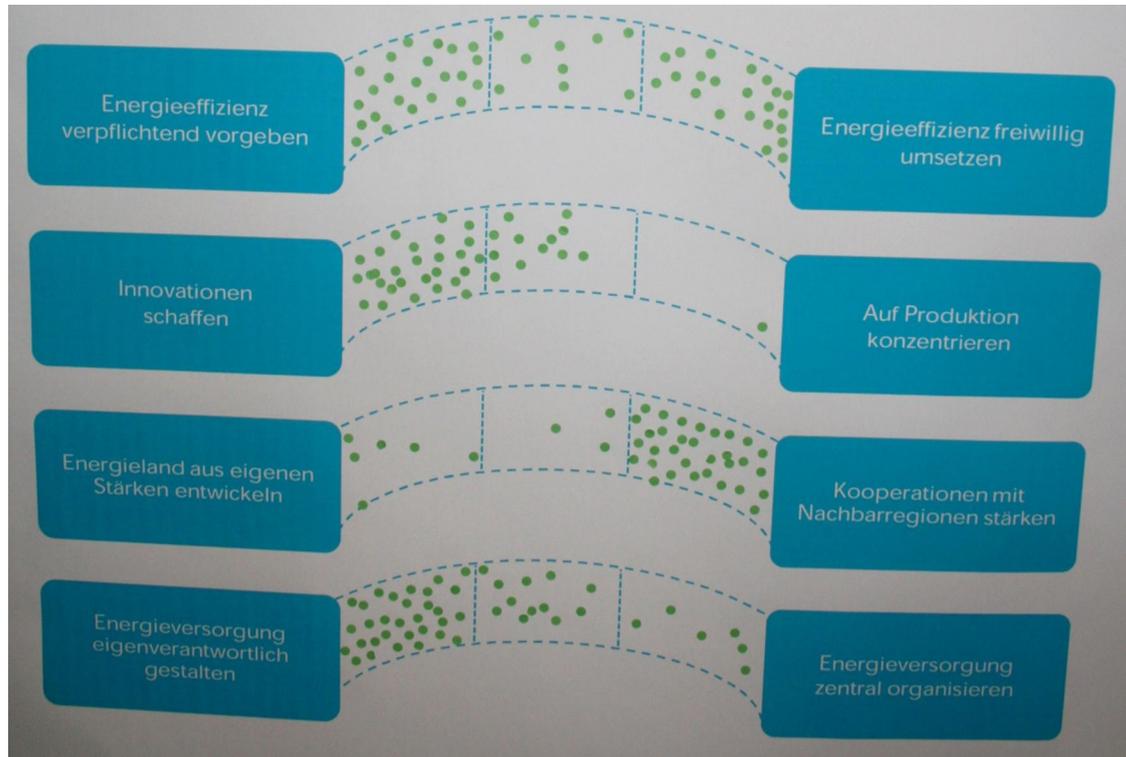
Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			fördern
			Kooperation mit HH
			Blick über Landesgrenze (Koop. HH/DK)
			Auch kleine Gründungen sind wichtig, denn eigene Arbeitsplätze schaffen Erfolg
			Jütlandroute, Rader Hochbrücke, Ausbau/Neubau als Tunnel
			Grenzübergreifende Kooperation
			DK NO

Energie

Im Themenfeld Energie konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Prioritäten innerhalb von vier Spannungsbögen setzen:

- „Energieeffizienz verpflichtend vorgeben“ und „Energieeffizienz freiwillig umsetzen“
- „Innovationen schaffen“ und „Auf Produktion konzentrieren“
- „Energiewirtschaft aus eigenen Stärken entwickeln“ und „Kooperationen mit Nachbarregionen stärken“
- „Energieversorgung eigenverantwortlich gestalten“ und „Energieversorgung zentral organisieren“

Die Abbildung zeigt die Ergebnisse der Prioritätensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kiel:



Spannungsbögen zum Themenstand Energie

Neben der Abstimmung innerhalb der Spannungsbögen brachten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer viele Ideen und Vorschläge am Themenstand ein. Eine Übersicht zu den Ergebnissen findet sich in der nachstehenden Tabelle.

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
Stabiler und nachhaltiger Netzausbau	Energiespeicher	Schaffung von Speichermedien	Internationale Ideenbörse zum Thema „Arbeit und neue Energien“
Wasserstoff als Energieträger und Alternative zur Elektrizität weiter entwickeln	Speicherung/ Weitergabe überschüssiger Energie	Gezeitenkraftwerke in der Nordsee	Arbeit-Produktion-Konsum von Energie im Zusammenhang denken
Neues EE-Ziel: 100% gesicherte Leistung (wenn kein Wind weht)	Sollen die Biogasanlagen sterben?	Energie aus dem Meer	Stromtrassen unterirdisch verlegen, Kosten benennen
Umsetzung durch lokale Produktionsgemeinschaften (Share-Economy)	Die Bereitschaft von Behörden bei Projekten zu helfen nicht hindern	E-Mobilitätskonzept für ländliche Kommunen (Pilotvorhaben?)	Ressourcenschutz -> Kein Fracking
Netzausbau Strom und Gas betrachten	Pumpspeicherkraftwerk am NOK !! 22 MW !!	Klimapakt Innenministerium und Wohnungswirtschaft	Turmbesteigung von WKA für Touristen
Auf ?? begünstigte Subvention konventioneller Energie hinweisen	Weniger Förderung für Großprojekte, dafür mehr Förderung für dezentrale Anlagen	X% eigene Energie in S-H nutzen für Städte/ Gemeinden	„Straße der Windenergie“ als touristische Attraktion
	Regenerative Energien dort erzeugen, wo sie am billigsten sind	Gasspeicher H2+CO2 Synthese fördern	Kooperation ist ein Muss, um zukunftsfähig zu sein
	Förderung von immer effizienterer Energiegewinnung		An der Westküste: Windkraft als typisches Merkmal eines charakteristischen Landschaftsraums
			W-W-Kraftwerke an allen Stautufen der Wasserläufe in SH (im Zuge der Umsetzung der WRRL)
			Energie ist vorhanden: Standortvorteil promoten; Bsp. Rechenzentrum Google in Schweden
			Kommunal- und Gemeindewerke nutzen: Für E-Mobilität, für günstige Energie
			Stromverbräuche zu Stoßzeiten verringern
			B-Planung und Energieversorgung koppeln!
			Soll es bei den heutigen Windeignungsflächen bleiben?
			Smart Grids mit Nachbarregionen
			Klimapakt stärken und fortsetzen
			Öffentlicher Fuhrpark nachhaltig
			Innovationen publik machen
			Kein Fracking!
			Wertschöpfung: Energie auch für Produktion und damit zur Schaffung von möglichst vielen Arbeitsplätzen nutzen
			Es mangelt an Speicherwissen
			Anreize zur Energieeinsparung anbieten

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Trassenverlauf politisch zentral durchsetzen
			Stoßzeiten abschaffen
			Bereits vorhandene Anlagen auch ausnutzen (Stichwort: Pumpspeicher)
			Mehr Investition in KFZ-Industrie bzgl. Umweltfreundlichkeit - Wasserstoff E-Wagen
			Aber alte Immobilien nicht um jeden Preis dämmen - Schleswig-Holstein als klassisches Backsteingebäude-Land
			Auf dem Fehmarnbelt kann eine Wasserstofffähre fahren
			Obergrenze für Biogasanlagen ist jetzt erreicht – begrenzen!
			Bessere Unterstützung der Kommunen -> Freierer Wettbewerb
			Kleinunternehmen -> Sollen die Kosten noch mehr steigen?
			Abriss von Häusern und Neubau stärker fördern
			Planungssicherheit für Forschungsprogramme zur Speichertechnologie
			Kein Fracking
			Wasserstofftechnologie fördern
			Autos, Busse, Züge von Fähren können mit Wasserstoff betrieben werden
			Mehr Biogas aus Grasschnitt und Biomüll, d.h. kein Mais etc.
			Gutachtenkosten für kleine Gemeinden zu hoch
			Umweltrecht geht vor Wirtschaftsrecht
			Ausschluss von EU-Recht für regionale Projekte
			Konflikt mit Natur und Umwelt - Hohe Kosten für Kommunen
			Energievermeidung, Energieeinsparung, Schwerpunkt Erneuerbare Energien
			Tabufreie Energiediskussionen
			Alternativen erst dann ausschließen, wenn eigene Erfahrungen vorliegen (Bsp. CCS + Fracking)
			Albig hat Energie !
			Verlässlichkeit der Anreize
			Ist das klassische Stadtwerk der ideale Partner für Bürgerbeteiligung?
			Landesweite

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Energiegesellschaft?
			Bsp. Skandinavien
			Energieeinsparung bei Immobilien: Investitionshemmnisse beseitigen, z.B. EnEV 2014
			Wenn schon hässliche Verkehrsstrassen, dann Deckel drauf und an Photovoltaikanlagen vermieten
			Ausbau E-Mobilität durch H2-Busse und Elektrifizierung des ÖPNV (Regionalstrecken) Oberleitung als Stromtrasse weiterbenutzen
			Wiwo Strom zu Gas (H+CO2) Gas durch Pipeline in Gasspeicher, dadurch weniger Stromtrassen und weniger CO2 in der Luft und Speichern leicht möglich
			Energieeinsparung von Immobilien: Freiwilligkeit statt Zwang, Fördern statt Ordnungsrecht
			Mit Dänemark Kooperation weiterentwickeln: Speicher, Geothermie, Solarenergie
			Energie als wirtschaftsfördernden Faktor
			Windkraft und Tourismus
			Synergetisch verbinden
			Standortvorteil vermarkten
			Studiengänge anbieten zu Technologien im Randbereich der Energiewirtschaft
			Netzregelung
			Energiespeicherung ohne Li-Batterien
			BNetzA veranlassen, Netzausbau und Kosten sofort und vollständig anzuerkennen
			Hier produzierte Energie hier günstig als Wettbewerbsvorteil anbieten (z.B. durch eine Landesenergiegesellschaft?)
			Landschaftsbild und –verbrauch bei Windparks berücksichtigen - Ausbau bestehender Anlagen
			Erzeugten Strom vor Ort verbrauchen
			Offshore muss nicht 60 km entfernt vom Ufer stattfinden - DK
			Solarpaneele auf alle Flachdächer
			Stromspeicher bauen
			Grundkenntnisse in Physik (Stromübertragung) vermitteln!

Welche Anpassungen sind an der vorgestellten Zukunftsvision vorzunehmen, um den Herausforderungen gerecht zu werden?	Was muss aus Ihrer Sicht bei der Ausgestaltung der Strategie berücksichtigt werden?	Mit welchem Projekt möchten Sie die Zukunft eines Energielands umsetzen?	Weitere Ideen und Anregungen
			Bürger informieren! Ablehnende Haltungen ernst nehmen und darauf eingehen
			Wasserstofftechnologie



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

2030

Jule, Schülerin

Landesentwicklungsstrategie 2030

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

FEBRUAR 2014

UMSETZUNG DER ONLINE-BEFRAGUNG

- Online-Befragung von Menschen verschiedener gesellschaftlicher Gruppen zu ihren Zukunftsvisionen zum Land Schleswig-Holstein 2030 mit dem Ziel, ein persönliches Stimmungsbild zu erhalten.
- Die Umfrage stellt keine repräsentative Umfrage dar, sondern wurde mit der Intention durchgeführt, Entwicklungsvorstellungen der Befragten zu verdeutlichen und Meinungsäußerungen zu erforderlichen Handlungsansätzen zu erhalten
- Tool: Software der Rambøll Management Consulting „Survey Xact“
- Zeitraum: 18.12.2013-31.01.2014
- Zielgruppe: Wirtschafts- und Sozialpartner, Verbände, Kommunen, Teilnehmer des Bürgerkongresses (Versand an 487 Adressen, Zugang zur Befragung nicht personalisiert)
- Anonyme Beantwortung der Fragen
- Ergebnis: 334 beantwortete, abgeschlossene Fragebögen

UMSETZUNG DER ONLINE-BEFRAGUNG

- Der Fragebogen umfasste insgesamt 15 Fragen – neun geschlossene und sechs offene Fragen - zu dem Basisthema „Lebensqualität“ und den drei Schwerpunktthemen „Bildung und Wissen“, „Wirtschaft“ und „Energie“.
- In den geschlossenen Fragen sollten die Befragten für das gesamte Land sowie für die Teilbereiche (ländlicher Raum, städtischer Raum, Hamburger Umland) die für jedes Thema aus ihrer Sicht drei wichtigsten Merkmale für ein zukunftsfähiges Schleswig-Holstein 2030 angeben.
- Auf diese Weise ließen sich in der Auswertung die aus der Sicht der Befragten bedeutsamsten Kennzeichen eines „Lebenswerten Schleswig-Holstein 2030“ sowie die entsprechend weniger wichtigen Merkmale identifizieren.

METHODIK DER AUSWERTUNG

Auswertung der geschlossenen Fragen durch eine quantitative Analyse

- Importierung in das Statistik-Analyseprogramm SPSS
- Vorbereitungsarbeiten:
 - Kodierung aller fehlenden Werte
 - Identifikation von Abbrechern
 - Identifikation von Fragebögen mit einer hohen Zahl fehlender Angaben
 - Überprüfung der Plausibilität von Angaben
 - Überprüfung der internen Konsistenz einzelner Fälle
- Durchführung einer Häufigkeitsauswertung im Sinne einer univariaten Datenanalyse

Auswertung der offenen Fragen durch eine qualitative Inhaltsanalyse

- Identifizierung spezifischer Schlagworte aus den offenen Antworten
- Klassifizierung und Zusammenfassung der Schlagworte zu Oberthemen
- Zuweisung der Antworten zu diesen Oberthemen

METHODIK DER AUSWERTUNG

Zusammenführung der Ergebnisse der offenen und geschlossenen Fragen

- Zusammenführung der qualitativ zusammengefassten Oberthemen mit den am häufigsten genannten Merkmalen der geschlossenen Fragen. Das Ergebnis sind drei beschreibende Überschriften pro Thema.
- Untersetzung der drei Überschriften im Sinne von narrativen Zukunftsvisionen unter Berücksichtigung der inhaltlichen Auswertung der Antworten.

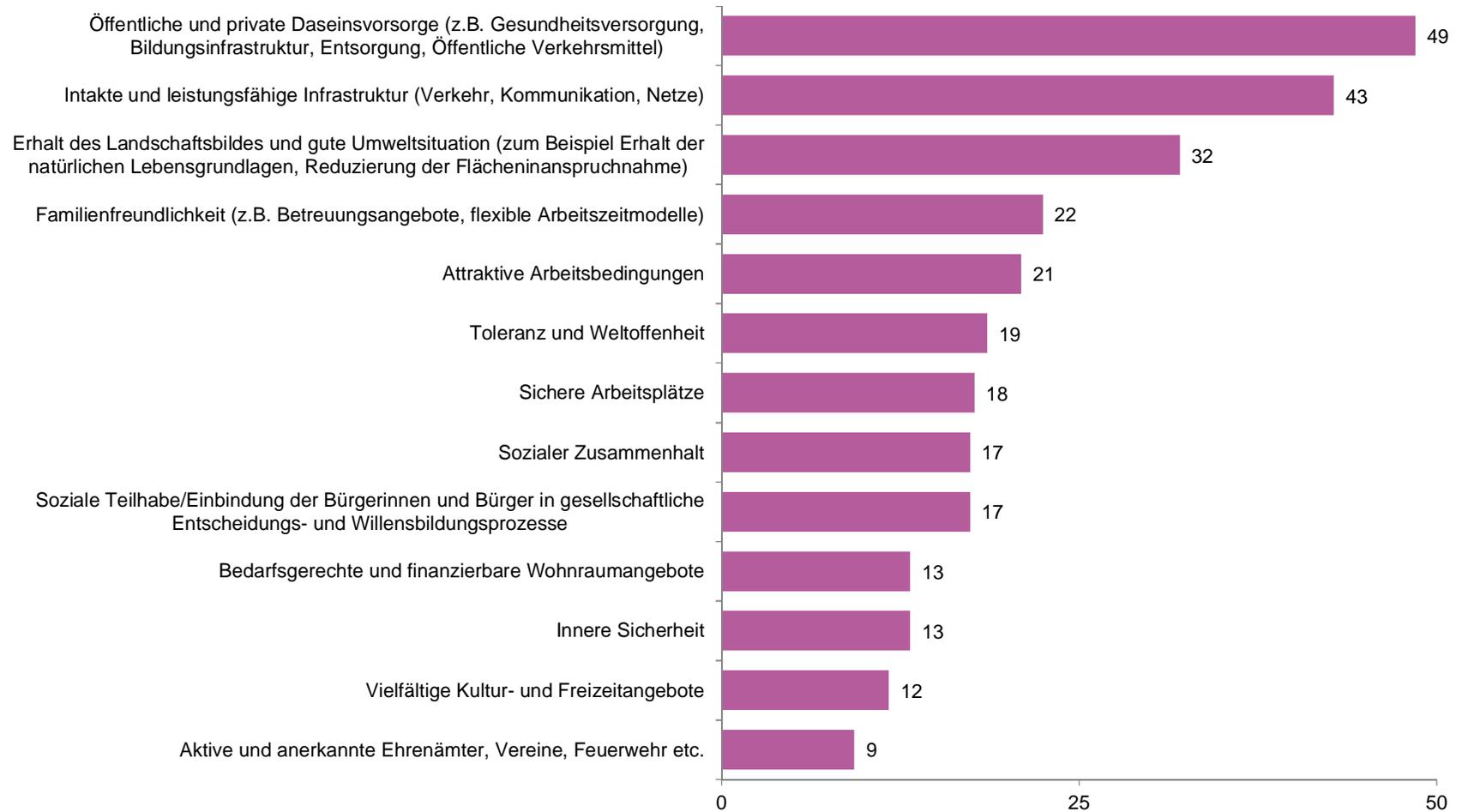
ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

LEBENSWERTES SH 2030

ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Was kennzeichnet für Sie ein lebenswertes Schleswig-Holstein?

Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich

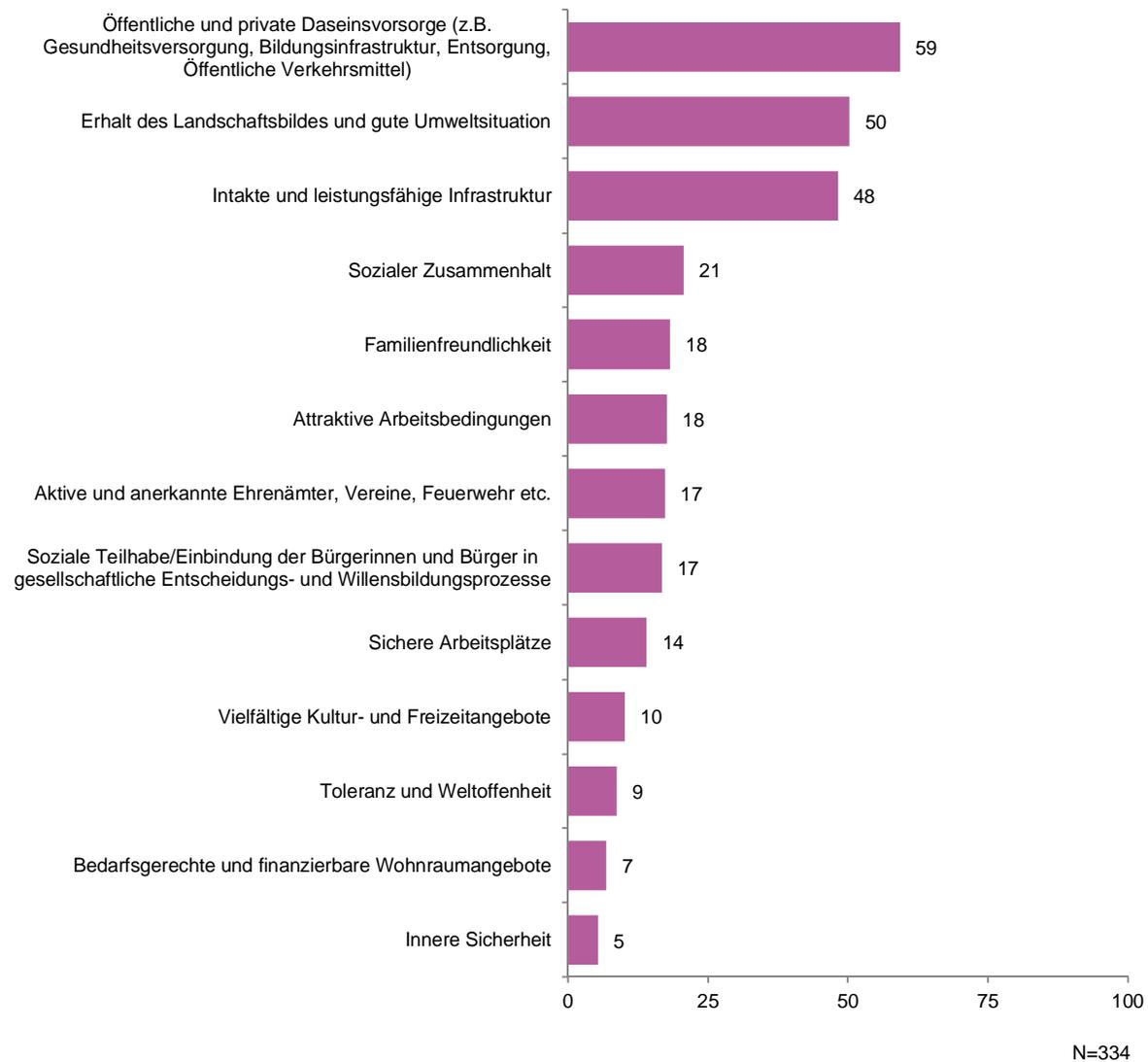


N=334

ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFragung

Welche besonderen (Standort-)Qualitäten sollten die Teilräume des Landes 2030 auszeichnen? – ländlicher Raum

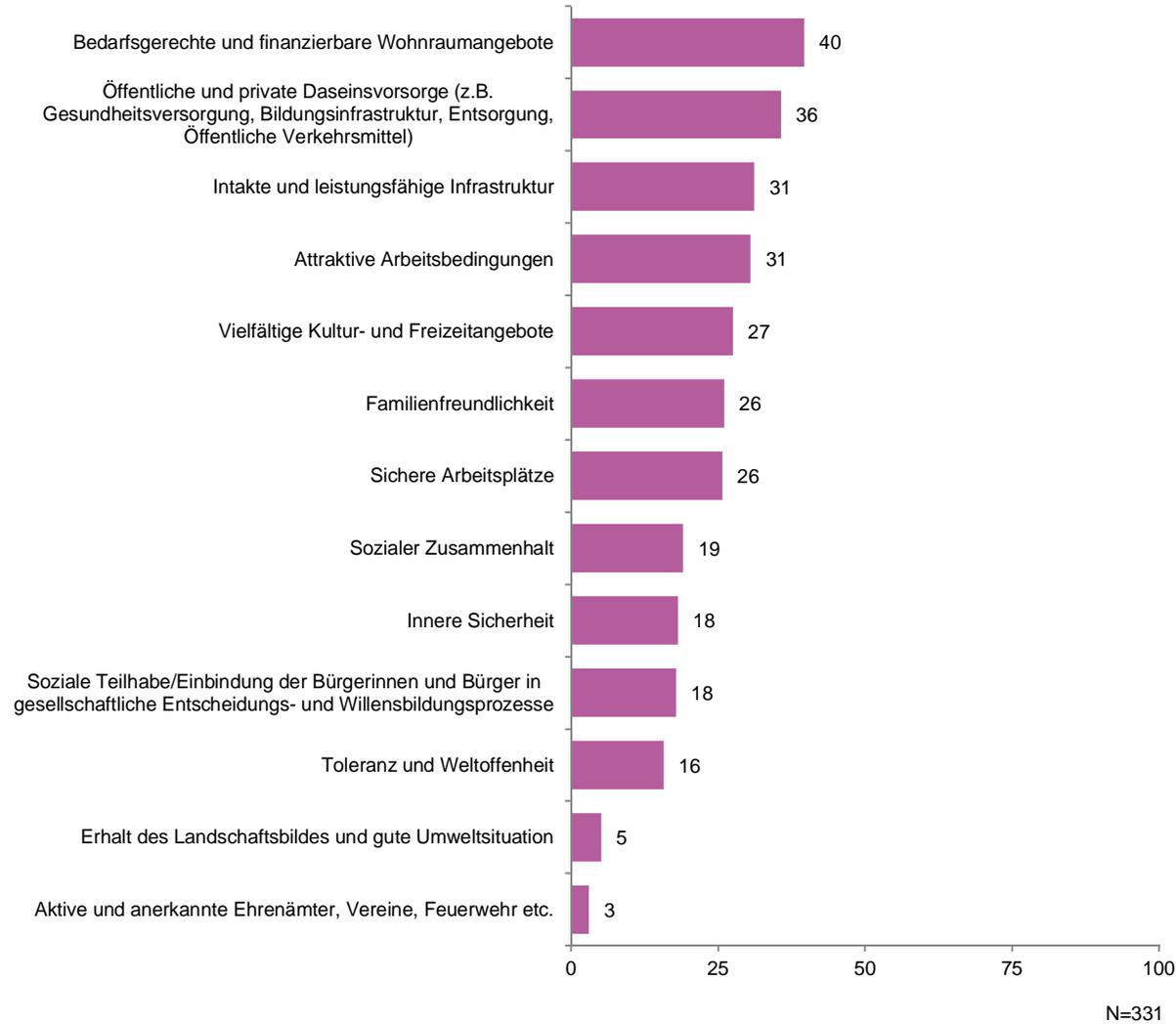
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFragung

Welche besonderen (Standort-)Qualitäten sollten die Teilräume des Landes 2030 auszeichnen? – städtischer Raum

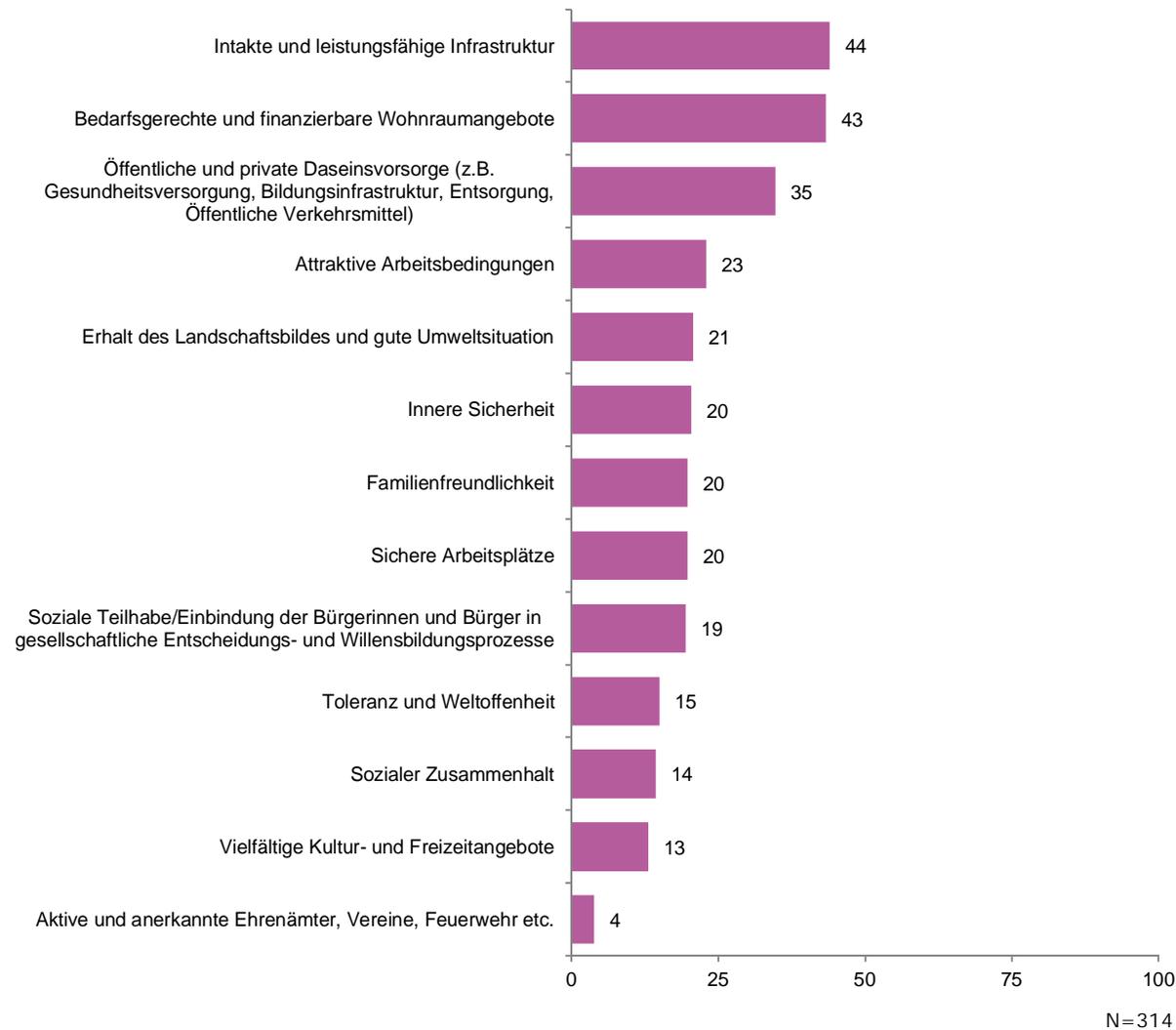
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFragung

Welche besonderen (Standort-)Qualitäten sollten die Teilräume des Landes 2030 auszeichnen? – Hamburger Umland

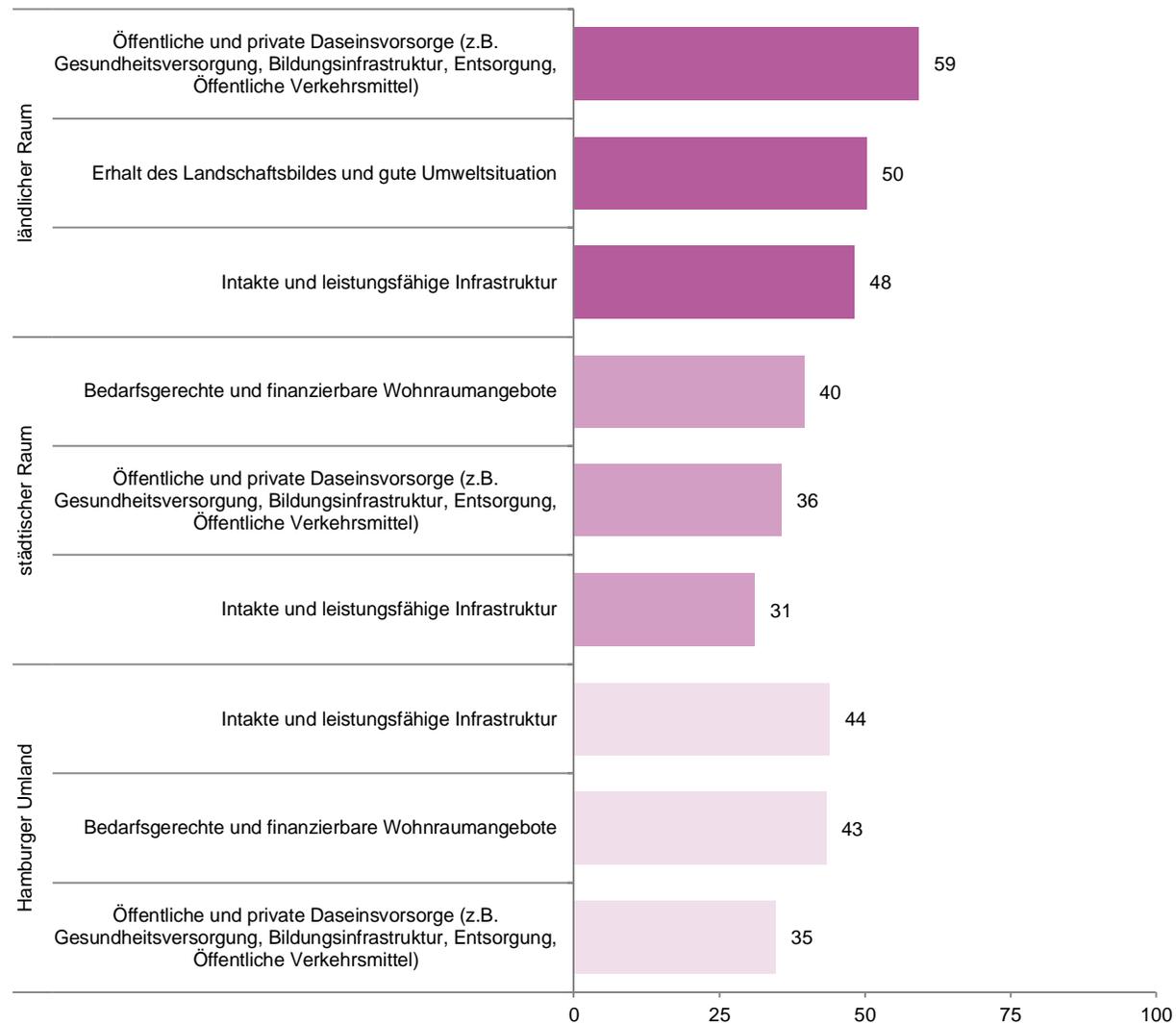
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Lebenswerte (Standort-)Qualitäten in den Teilräumen Schleswig-Holsteins

Wichtigste Merkmale (prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich)



ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Lebenswertes Schleswig-Holstein 2030

- Nach Ansicht der Befragten sind insbesondere die öffentliche und private Daseinsvorsorge sowie eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur für ein lebenswertes Schleswig-Holstein 2030 wichtig. Gut ein Drittel der Befragten sehen auch den Erhalt des Landschaftsbildes und eine gute Umweltsituation als wichtige Merkmale an.
- Eine intakte Daseinsvorsorge und Infrastruktur werden als wichtige Standortqualitäten für alle Teilräume des Landes, d.h. in den ländlichen Räumen, in den städtischen Räumen und im Hamburger Umland, erachtet. Im Unterschied zu den städtischen Teilräumen sieht die Hälfte der Befragten für den ländlichen Raum auch den Erhalt des Landschaftsbildes und eine gute Umweltsituation als wichtiges Merkmal. Für die städtischen Teilräume werden von den Befragten indes bedarfsgerechte und finanzierbare Wohnraumangebote als wichtiges Kennzeichen eines lebenswerten Schleswig-Holsteins bewertet.
- Eine geringere Bedeutung für ein lebenswertes Schleswig-Holstein im Jahr 2030 messen die Befragten der inneren Sicherheit, vielfältigen Kultur- und Freizeitangeboten sowie aktiven und anerkannten Ehrenämtern und Vereinen bei.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Lebenswertes Schleswig-Holstein 2030

In der Zusammenführung aus den Antworten der geschlossenen und offenen Fragen konnten drei Oberthemen für die Zukunftsvision eines Lebenswertes Schleswig-Holstein 2030 herauskristallisiert werden. Diese sind durch narrative Texte untersetzt.



Attraktive
Lebens- und
Arbeitswelten

Gesicherte
Daseins-
vorsorge

Starke
Gemeinschaft,
aktive Bürger

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Lebenswertes Schleswig-Holstein 2030

Attraktive Lebens- und Arbeitswelten

Schleswig-Holstein 2030 begeistert durch sein einzigartiges Landschaftsbild, die intakte Umwelt und den hohen Erholungswert. Soziale und ökologische Nachhaltigkeit verbunden mit starker wirtschaftlicher Entwicklung machen den Standort zukunftsfest. Unternehmen bieten ihren Beschäftigten sichere und attraktive Arbeitsplätze zu familienfreundlichen Bedingungen. Vielfältige Kultur- und Freizeitaktivitäten sorgen für die Balance im Leben.

Schleswig-Holstein 2030 bietet Bürgerinnen und Bürgern in allen Lebensabschnitten eine bedarfsgerechte Grundversorgung. Verlässliche Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen, moderne (Weiter-)Bildungseinrichtungen, gute Betreuung, medizinische Versorgung und Pflege, bezahlbares Wohnen und ein sicheres Umfeld machen das Land lebenswert. Attraktive und stabile Strukturen werden in ländlichen und urbanen Räumen durch solide öffentliche Finanzen gestaltet

Gesicherte Daseins- vorsorge

Starke Gemeinschaft, aktive Bürger

Schleswig-Holstein 2030 ist eine Gesellschaft, die zusammenhält. Soziale Teilhabe, Toleranz und Weltoffenheit prägen das Miteinander. Bürger werden an Entscheidungen beteiligt und gestalten engagiert ihr Umfeld. Kommunen nutzen selbstverwaltete Handlungsspielräume und treiben ihre Entwicklungen aktiv voran. Ausgeprägter Bürgersinn zeigt sich in Vereinen und Initiativen: Ehrenamtliches Engagement ist alltäglich und anerkannt.

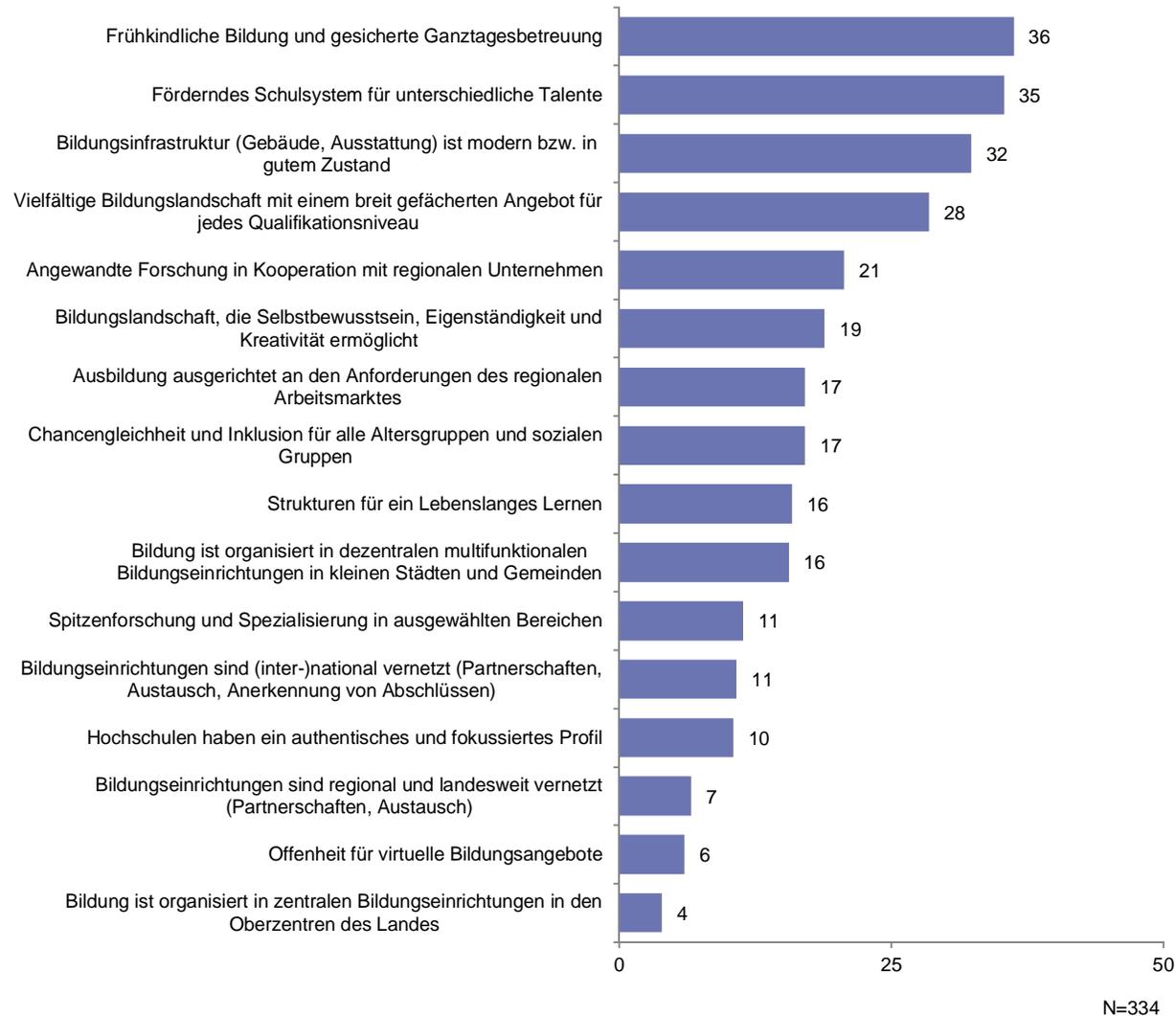
ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

BILDUNGSLAND SH 2030

ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche Merkmale sind für ein Bildungsland im Jahr 2030 für Schleswig-Holstein besonders wichtig?

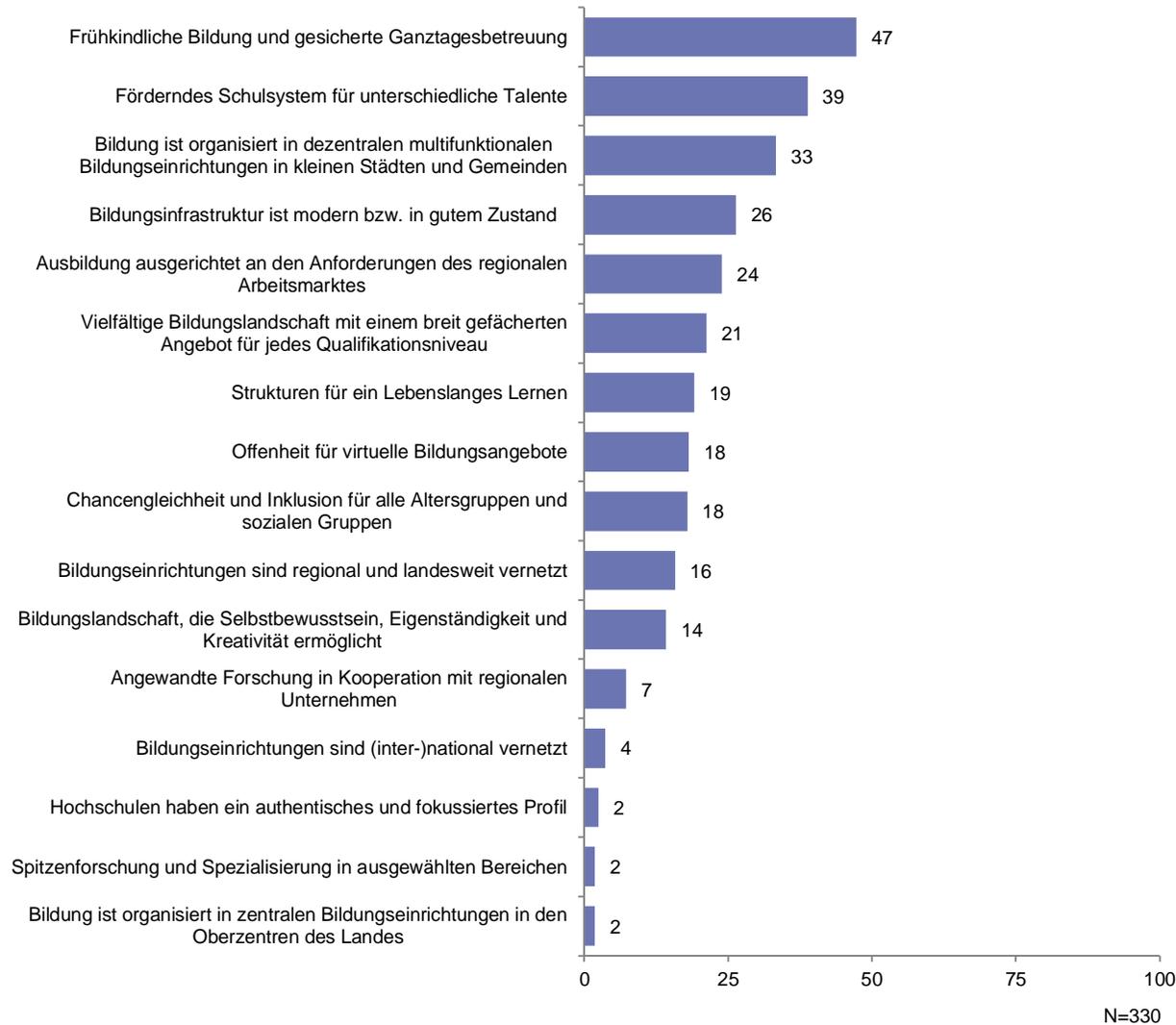
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen eine zukunftsfähige Bildungslandschaft in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – ländlicher Raum

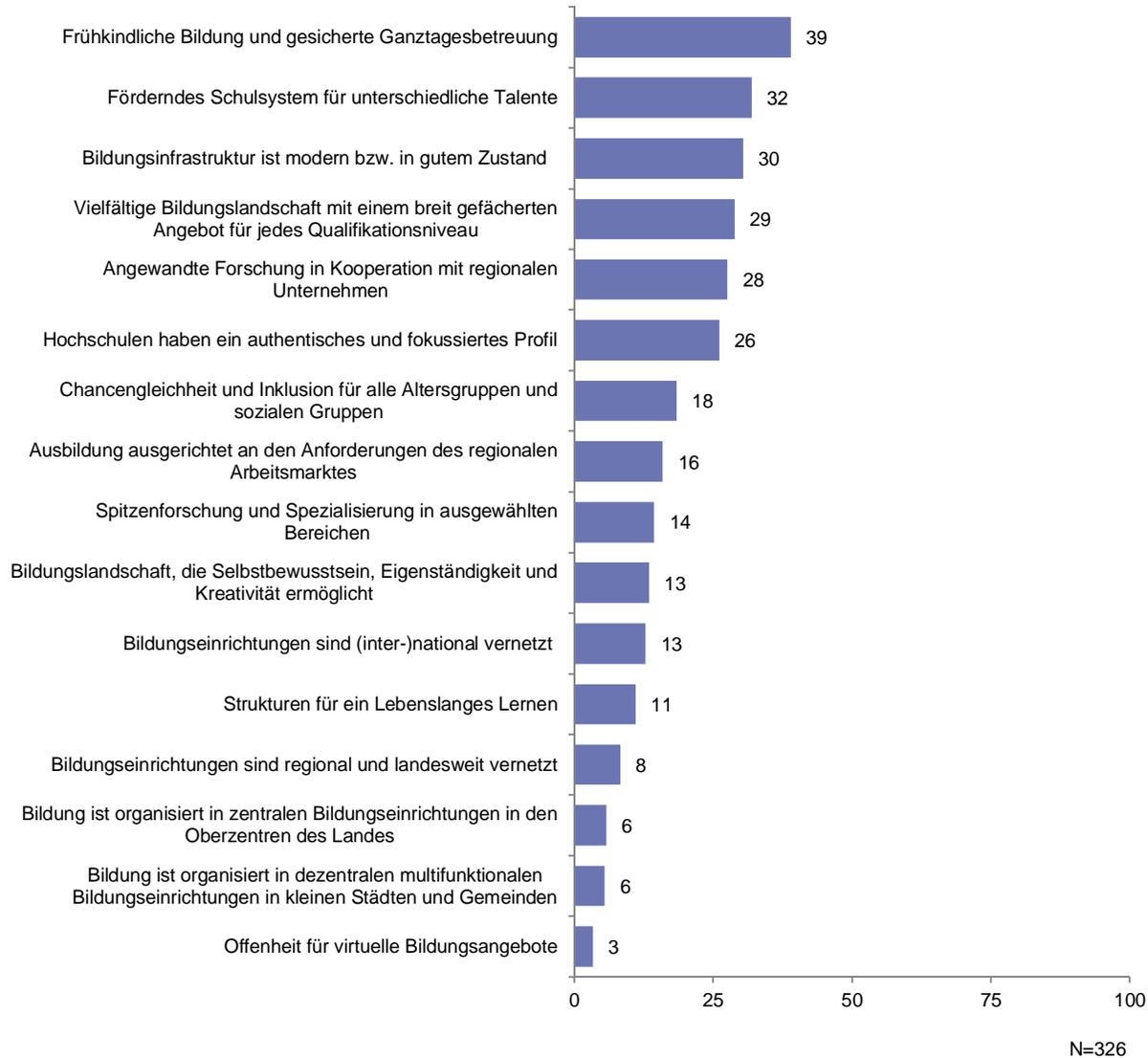
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen eine zukunftsfähige Bildungslandschaft in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – städtischer Raum

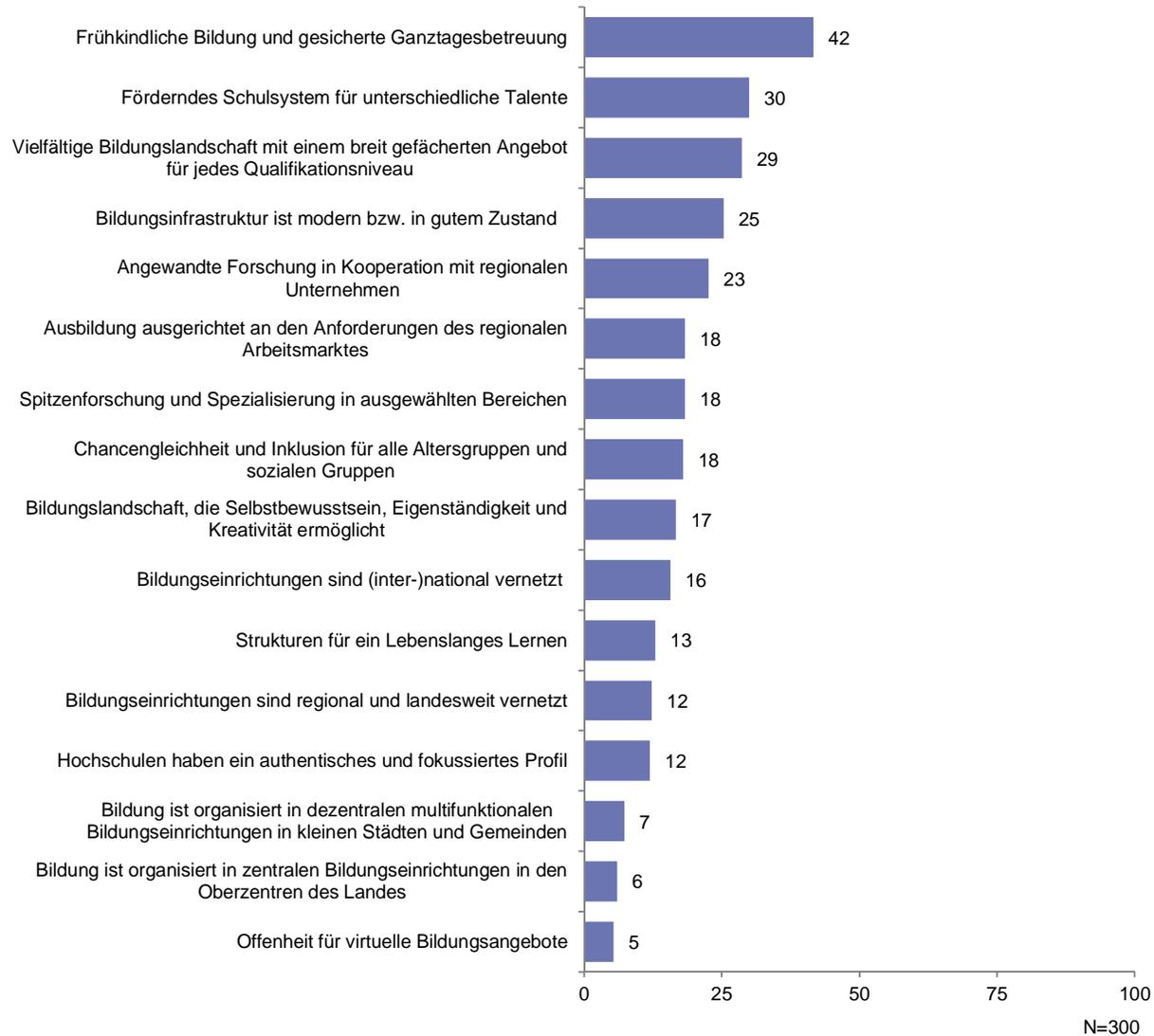
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen eine zukunftsfähige Bildungslandschaft in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – Hamburger Umland

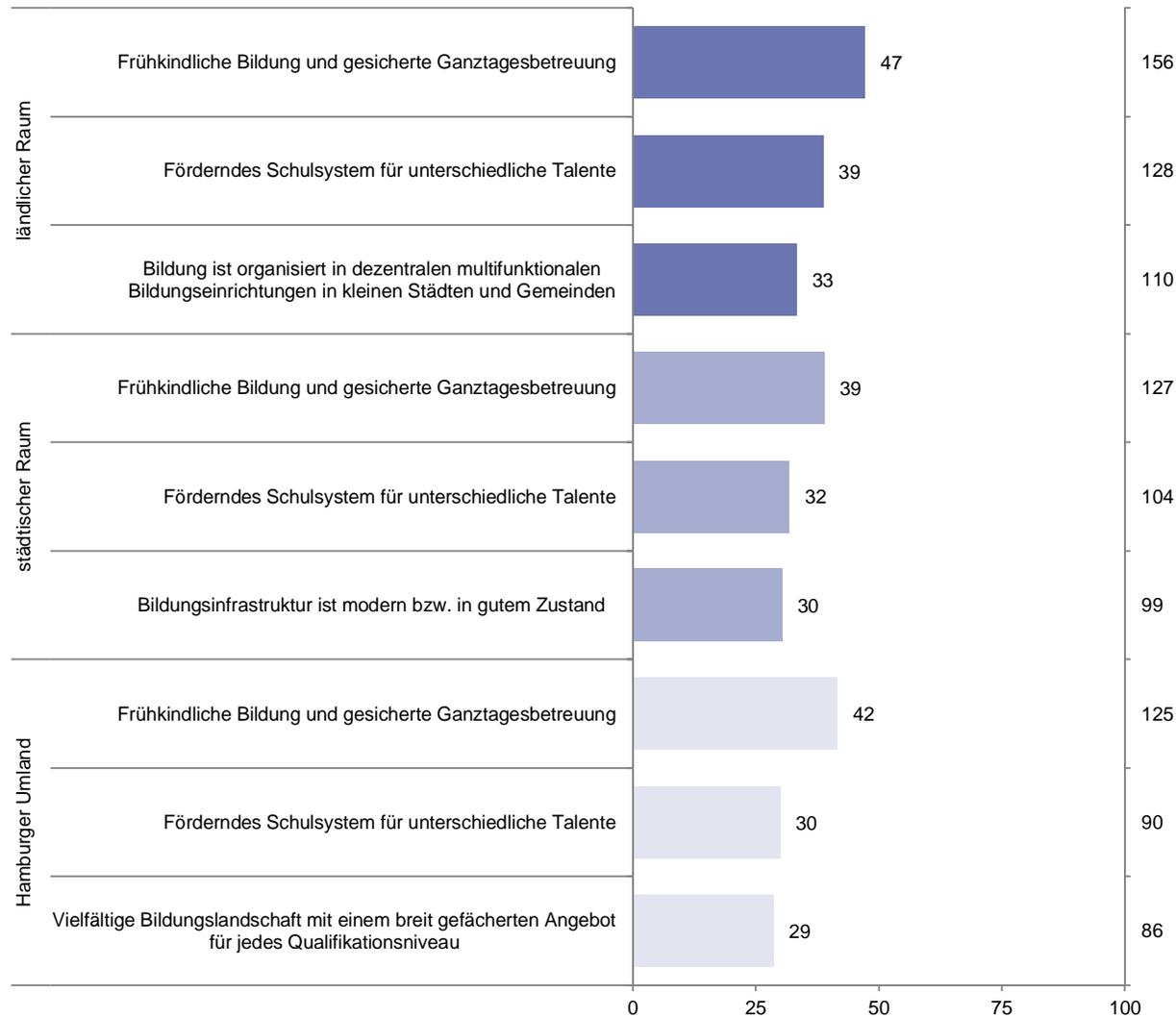
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Merkmale eines zukunftsfähigen Bildungslandes in den Teilräumen Schleswig-Holsteins

Wichtigste Merkmale (prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich)



ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Bildungsland Schleswig-Holstein 2030

- Angebote der frühkindlichen Bildung und eine gesicherte Ganztagesbetreuung werden von den Befragten als wichtige Merkmale für ein Bildungsland Schleswig-Holstein im Jahr 2030 gesehen. Ebenfalls wichtig ist den Befragten ein inkludierendes Schulsystem, das unterschiedliche Talente fördert, sowie eine modernere Bildungsinfrastruktur.
- Die zentralen Merkmale für ein zukunftsfähiges Bildungsland werden für die Teilräume Schleswig-Holsteins sehr ähnlich gesehen. Die frühkindliche Bildung und eine gesicherte Ganztagesbetreuung sowie ein inkludierendes Schulsystem werden teilraumübergreifend als sehr wichtig erachtet. In den ländlichen Räumen ist den Befragten außerdem eine dezentrale multifunktionale Bildungsstruktur wichtig, während in den städtischen Räumen und im Hamburger Umland eine moderne Infrastruktur und eine vielfältige Bildungslandschaft als Kennzeichen einer zukunftsfähigen Bildungslandschaft gesehen wird.
- Die regionale und landesweite Vernetzung der Bildungseinrichtungen, die Einführung virtueller Bildungsangebote und eine zentral organisierte Bildungsstruktur sind nach Ansicht der Befragten hingegen keine zentralen Merkmale für ein zukunftsfähiges Bildungsland 2030.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Bildungsland Schleswig-Holstein 2030

In der Zusammenführung aus den Antworten der geschlossenen und offenen Fragen konnten drei Oberthemen für die Zukunftsvision eines Bildungslandes Schleswig-Holstein 2030 herauskristallisiert werden. Diese sind durch narrative Texte und Zitate untersetzt.

Förderndes
Schulsystem für
alle Talente

Moderne
Bildungs-
infrastruktur

Vielfältige
Bildungs-
landschaft für
lebenslanges
Lernen

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Bildungsland Schleswig-Holstein 2030

Förderndes
Schulsystem
für alle Talente

Schleswig-Holstein 2030 stellt Bildung voran: Dank des fördernden und inklusiven Schulsystems werden Begabungen erkannt, individuelle Talente entwickelt und Kreativität entfaltet - als Schlüsselkompetenz für neues Wissen. Dabei gilt der Grundsatz: „Jedes Kind ist wichtig – keines bleibt zurück“. Eine gut vernetzte Bildungslandschaft schafft für alle Kinder und Jugendlichen – unabhängig von ihrer Herkunft – gute Perspektiven für eine chancenreiche Entwicklung.

Schleswig-Holstein 2030 ist fortschrittlich: Eine moderne Bildungsinfrastruktur im gesamten Land garantiert allen Menschen qualitätsvolle und chancengleiche Teilhabe. Bildungseinrichtungen sind regional, national und international vernetzt und weltoffen. Diese attraktiven Strukturen überzeugen Familien und Fachkräfte, hier zu leben und zu arbeiten. Durch enge Kooperationen zwischen regionaler Wirtschaft, Ausbildungsstätten und Hochschulen werden fachliche Profile auf die Bedarfe des Arbeitsmarktes ausgerichtet.

Moderne
Bildungs-
infrastruktur

Vielfältige
Bildungs-
landschaft für
lebenslanges
Lernen

Schleswig-Holstein 2030 setzt auf eine flächendeckende vielfältige Bildungslandschaft als Grundlage für lebenslanges Lernen. Von der frühkindlichen bis zur beruflichen Bildung, von der Weiterbildung bis zum Studium und der Forschung sind die Angebote miteinander verzahnt und um virtuelle Plattformen ergänzt. Die Spitzenforschung ist fokussiert, international vernetzt und stärkt das Image des Landes. Durch die integrierte Bildungslandschaft werden soziale und fachliche Kompetenzen entwickelt und gefördert, orientiert an den Anforderungen von Gesellschaft und Wirtschaft.

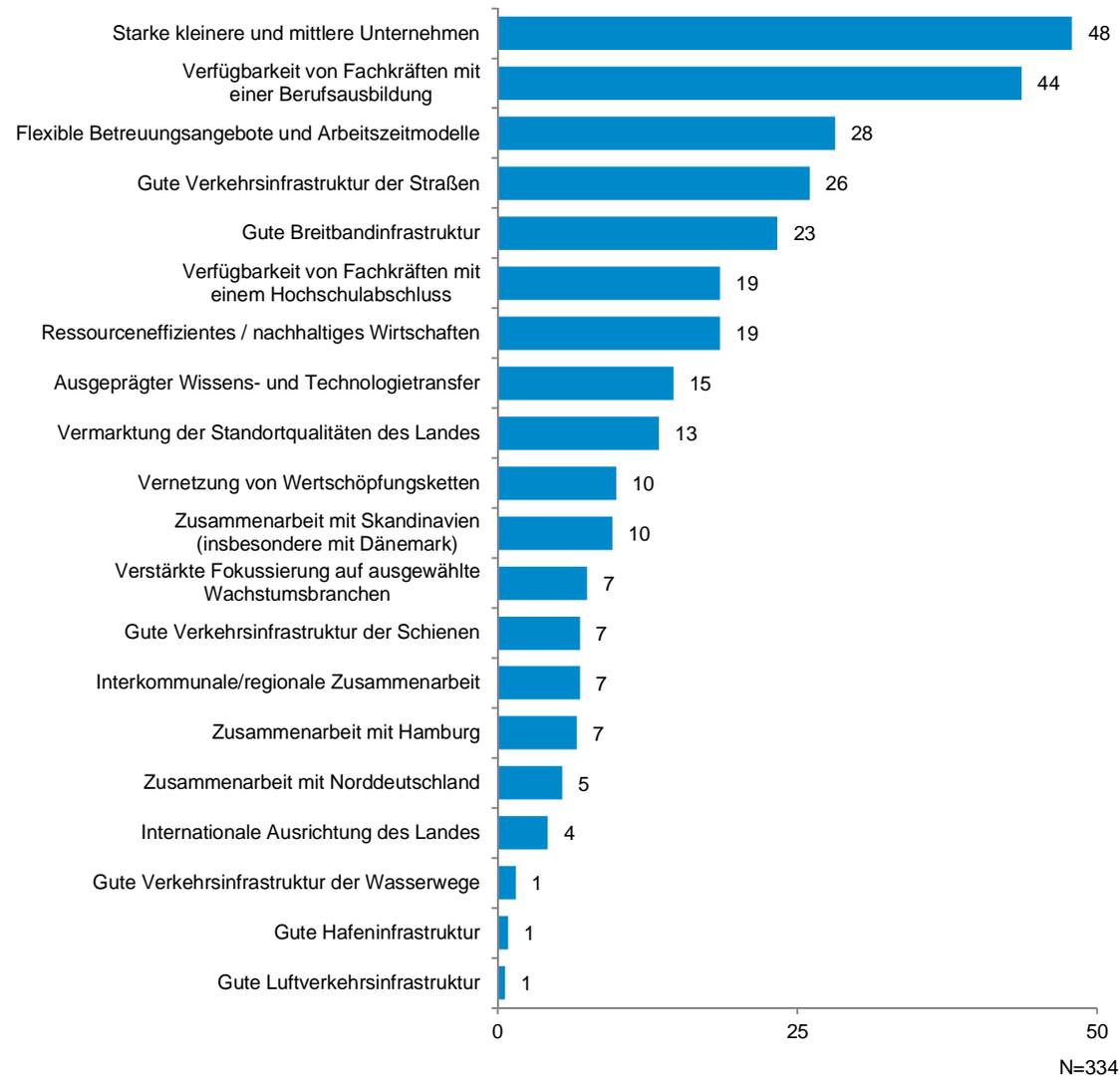
ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

WIRTSCHAFTSLAND SH 2030

ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche Merkmale zeichnen ein erfolgreiches Wirtschaftsland 2030 aus?

Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen ein erfolgreiches Wirtschaftsland in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – ländlicher Raum

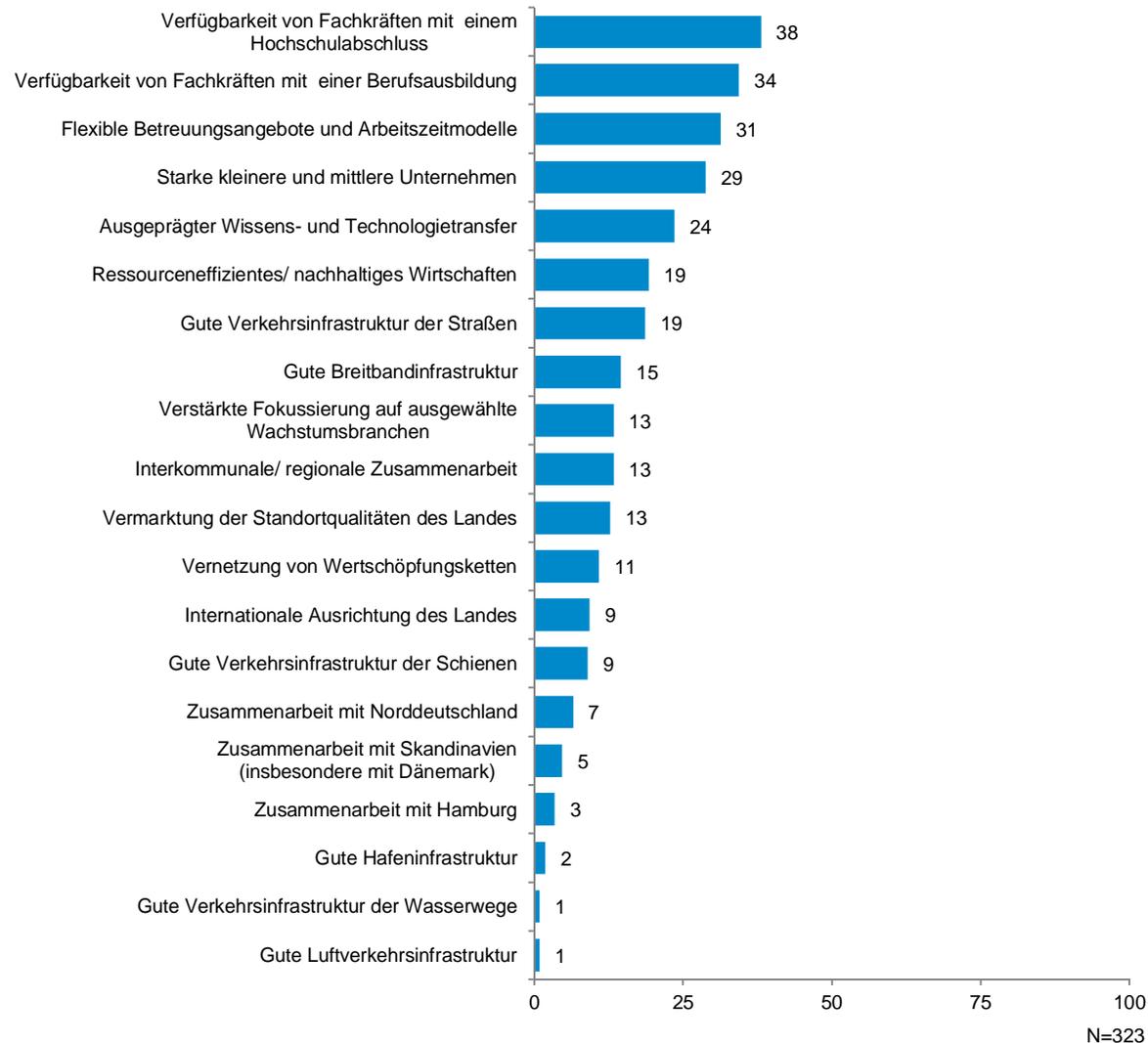
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFragung

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen ein erfolgreiches Wirtschaftsland in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – städtischer Raum

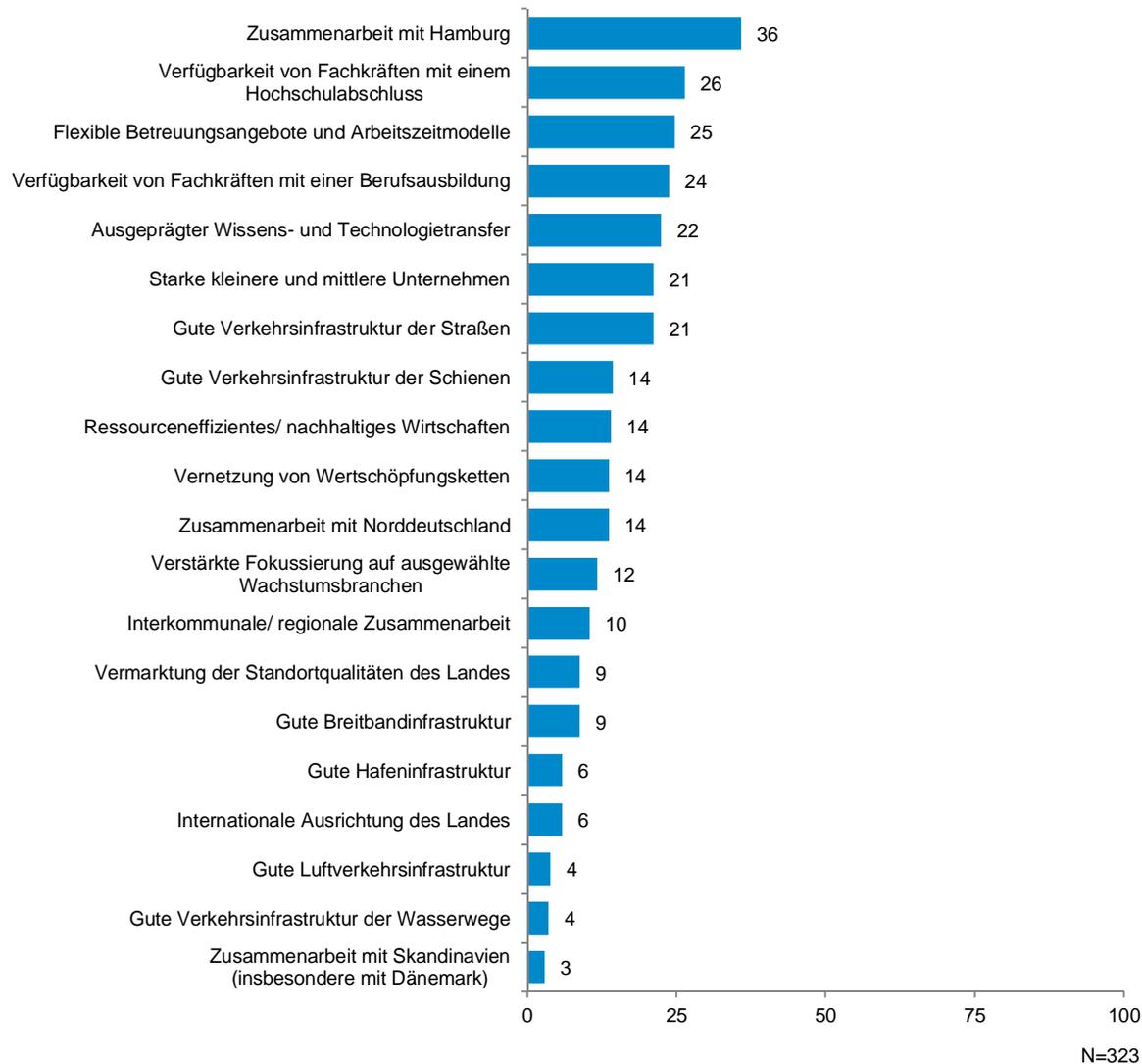
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche besonderen Merkmale kennzeichnen ein erfolgreiches Wirtschaftsland in den verschiedenen Teilräumen Schleswig-Holsteins? – Hamburger Umland

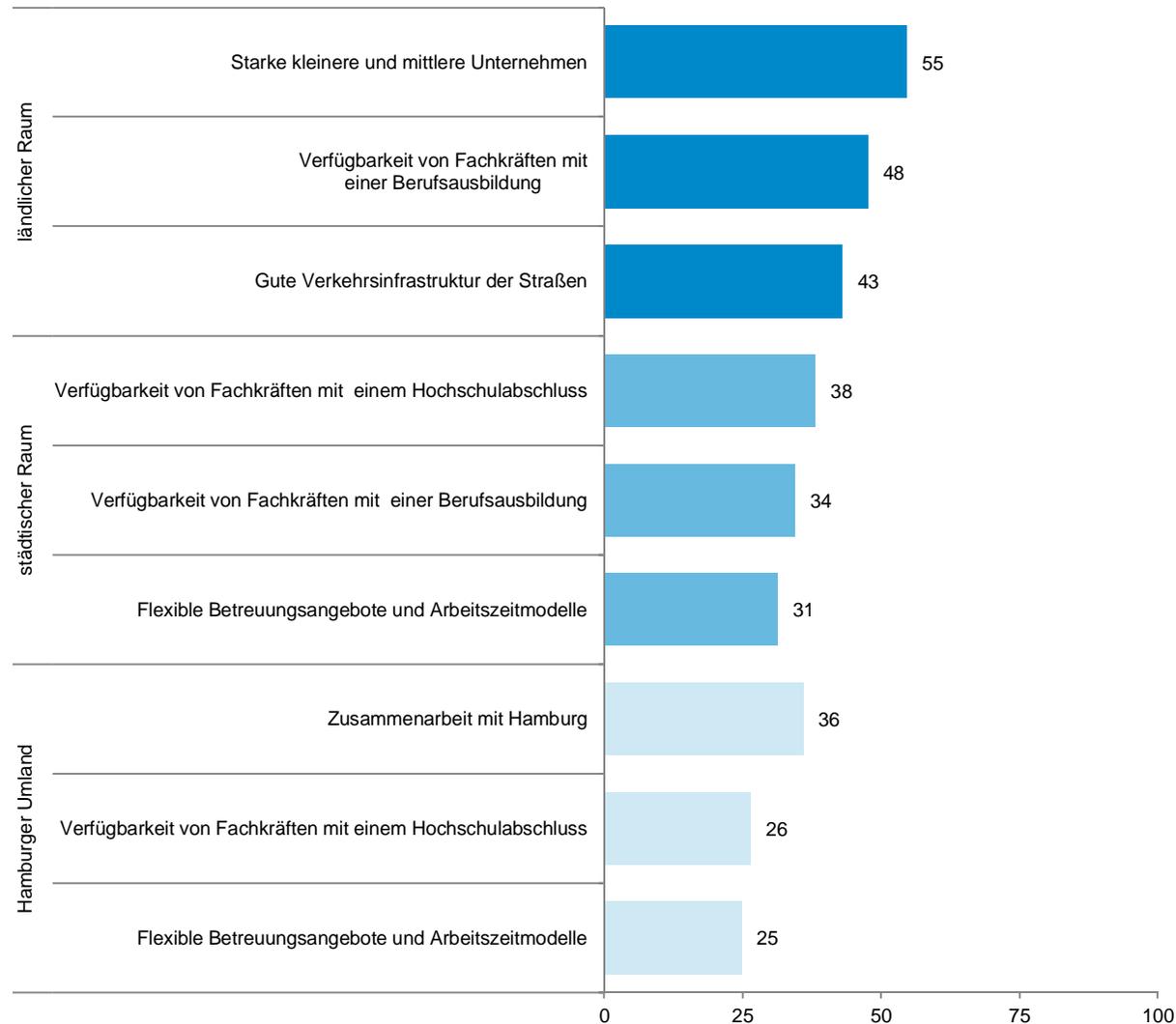
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Merkmale eines erfolgreichen Wirtschaftslandes in den Teilräumen Schleswig-Holsteins

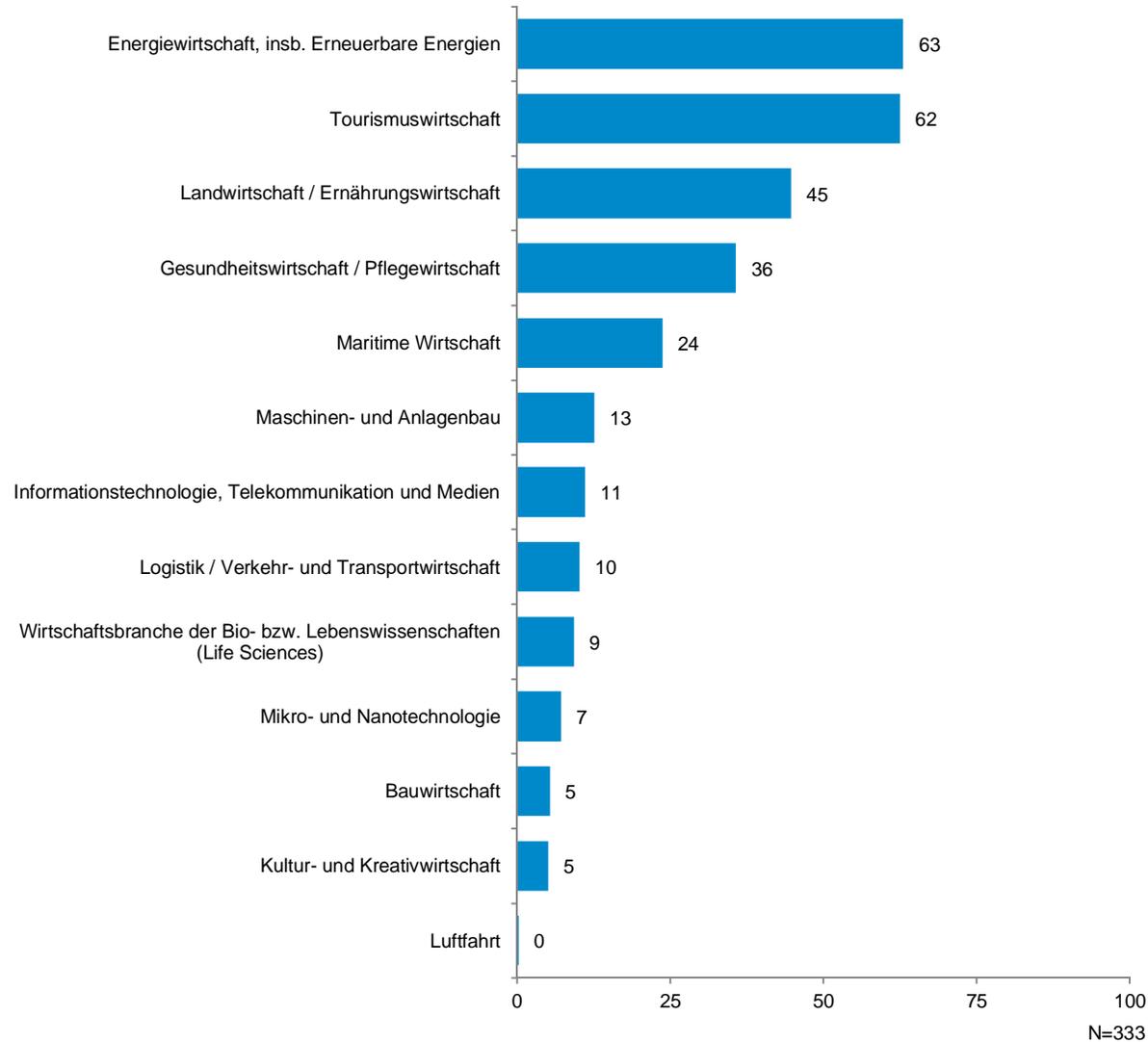
Wichtigste Merkmale (Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich)



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFragung

Welche Branchen sind besonders wichtig, damit Schleswig-Holstein 2030 wirtschaftlich erfolgreich ist?

Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Wirtschaftsland Schleswig-Holstein 2030

- Ein erfolgreiches Wirtschaftsland Schleswig-Holstein im Jahr 2030 ist für circa die Hälfte der Befragten gekennzeichnet durch starke kleine und mittlere Unternehmen. Ebenfalls besonders wichtig bewertet wird die Verfügbarkeit von Fachkräften mit einer Berufsausbildung.
- Dabei fällt die Einschätzung für die Teilräume Schleswig-Holsteins unterschiedlich aus. Für die ländlichen Räume stellen starke KMU, Fachkräfte mit einer Berufsausbildung und eine gute Straßeninfrastruktur die wichtigsten Merkmale dar. Für die städtischen Räume sind neben Fachkräften mit Hochschulabschluss und mit Berufsausbildung auch flexible Betreuungsangebote und Arbeitszeitmodelle besonders wichtig. Für das Hamburger Umland kommt als wichtiges Merkmal eine enge Zusammenarbeit mit Hamburg hinzu.
- Eine gute Verkehrsinfrastruktur der Wasserwege sowie eine gute Hafen- und Luftverkehrsinfrastruktur werden von den Befragten dagegen als weniger bedeutsam für das Wirtschaftsland Schleswig-Holstein 2030 eingeschätzt.
- Als wichtigste Branchen für ein erfolgreiches Wirtschaftsland 2030 werden die Energiewirtschaft, insbesondere erneuerbare Energien, und die Tourismuswirtschaft gesehen.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Wirtschaftsland Schleswig-Holstein 2030

In der Zusammenführung aus den Antworten der geschlossenen und offenen Fragen konnten drei Oberthemen für die Zukunftsvision eines Wirtschaftslandes Schleswig-Holstein 2030 herauskristallisiert werden. Diese sind durch narrative Texte und Zitate untersetzt.



Starker
Mittelstand

Chancen-
reicher
Arbeitsmarkt

Gute Verkehrs-
und Kommuni-
kations-
infrastruktur

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Wirtschaftsland Schleswig-Holstein 2030

Chancenreicher Arbeitsmarkt

Schleswig-Holstein 2030 hält junge Menschen im Land, weil sie gern hier arbeiten und leben. Mittel- und hochqualifizierte Fachkräfte nutzen persönliche Entwicklungschancen, Zuwanderer profitieren von der neuen Willkommenskultur. Stabilität, Sicherheit und eine überdurchschnittliche Familienfreundlichkeit prägen den Arbeitsmarkt. Landesweite Betreuungsangebote und flexible Arbeitszeitmodelle sichern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf als Element einer demografiefesten Wirtschaft.

Schleswig-Holstein 2030 ist wirtschaftlich stark durch einen vielfältigen und gesellschaftsverantwortlichen Mittelstand. Etablierte und neue Unternehmen profitieren von der gut ausgebauten Infrastruktur, qualifizierten Fachkräften und der engen Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft. Die KMU sind regional verwurzelt und zugleich international erfolgreich. Sie sind für die Menschen attraktive Arbeitgeber, die krisensicher und zukunftsorientiert wirtschaften.

Starker Mittelstand

Gute Verkehrs- und Kommunikationsinfra- struktur

Schleswig-Holstein 2030 ist Drehscheibe für Ideen, Waren und Dienstleistungen zwischen dem Ostseeraum und Mitteleuropa. Gut ausgebaute verkehrliche und technische Infrastrukturen sichern den erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz ermöglicht die schnelle Erreichbarkeit aller Landesteile und verkürzt die Zeiten zwischen Arbeitsstätte und Wohnort. Unternehmen sind dank hervorragender, flächendeckender Kommunikationsinfrastruktur mit Kunden und Geschäftspartnern weltweit verbunden.

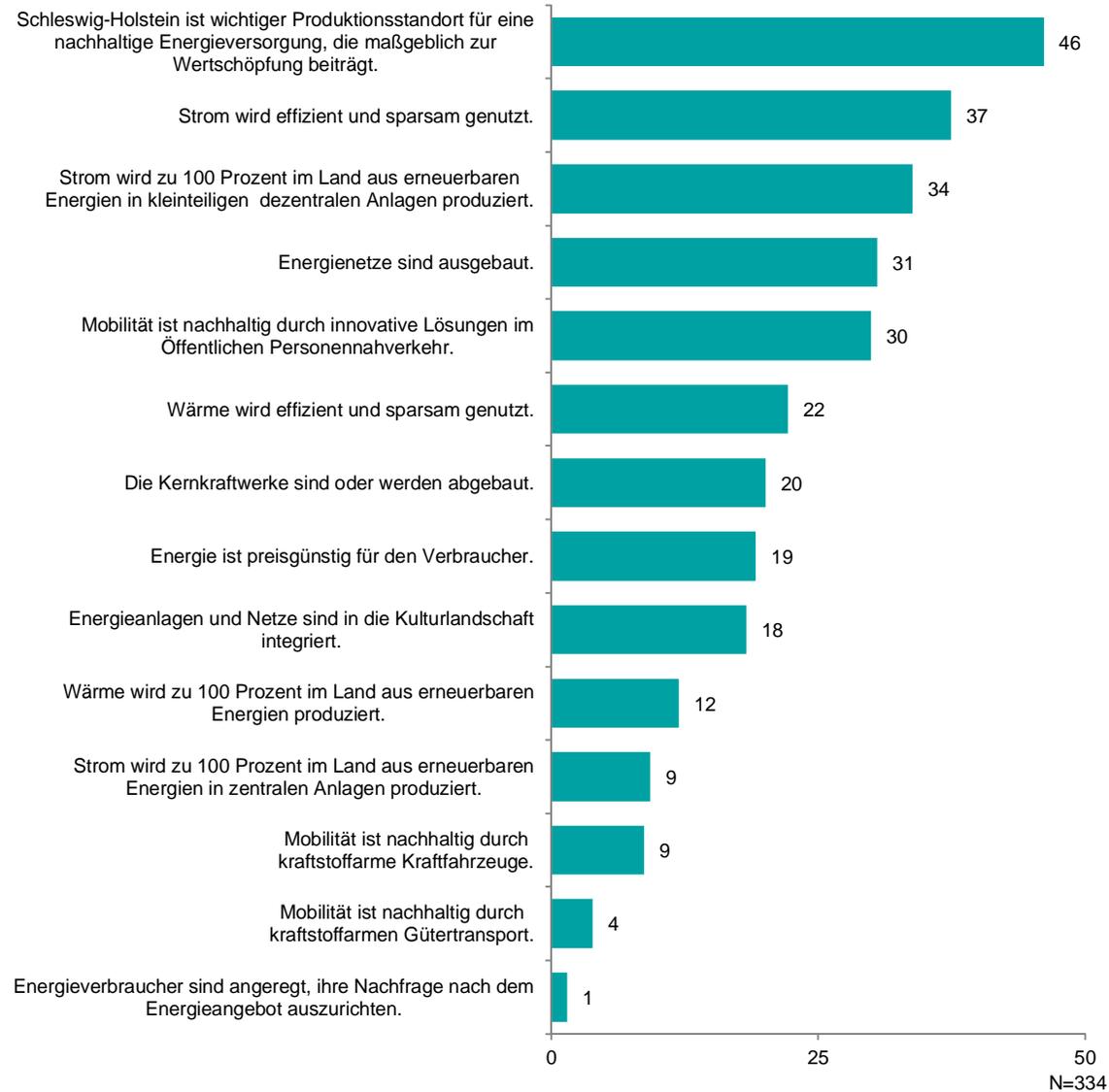
ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

ENERGIELAND SH 2030

ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche Merkmale sind für das Energieland Schleswig-Holstein 2030 besonders wichtig?

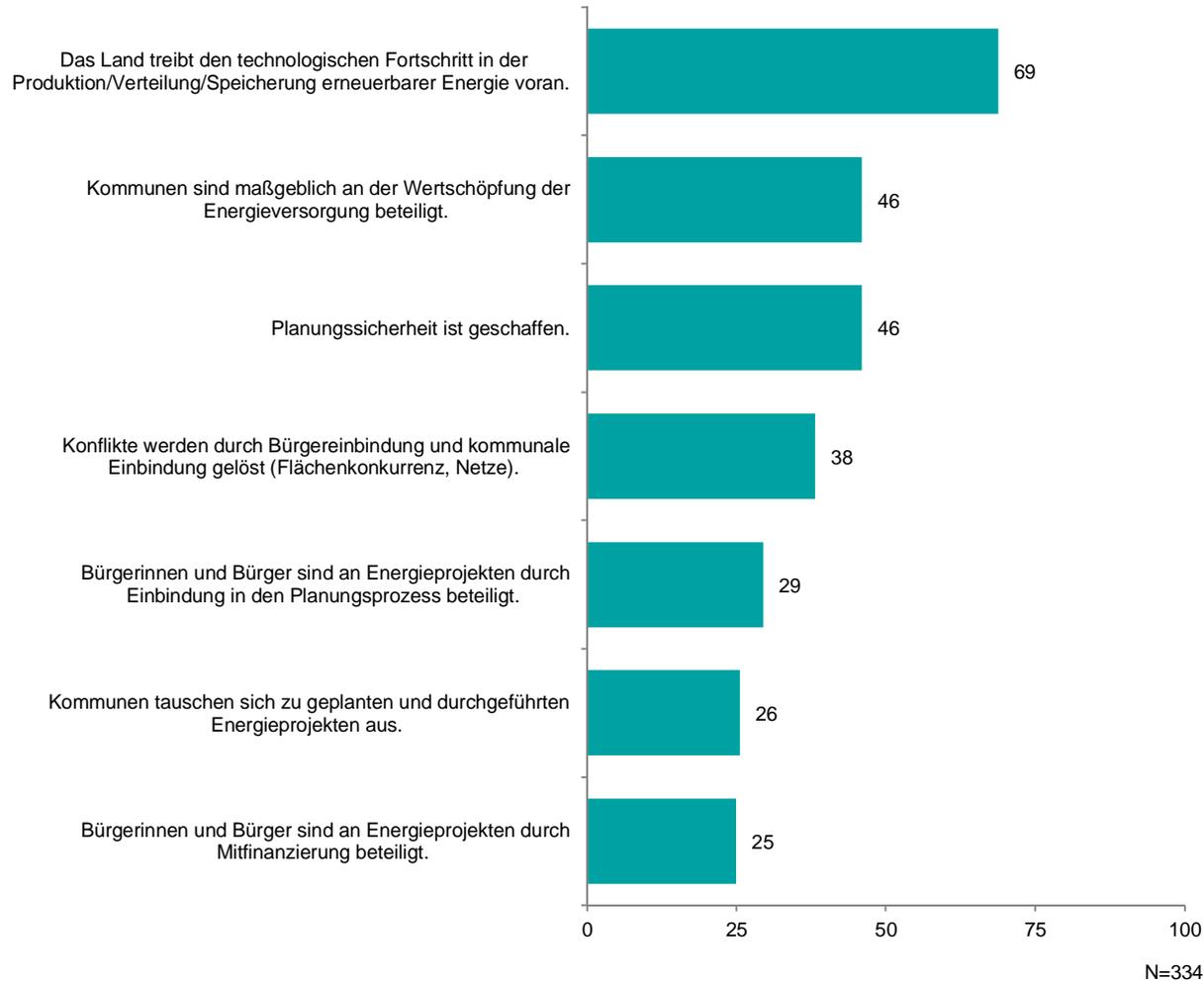
Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ERGEBNISSE DER ONLINE-BEFRAGUNG

Welche Merkmale sind für das Modelland einer erfolgreichen Energiewende besonders wichtig?

Prozentuale Angaben; Mehrfachnennungen möglich



ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Energieland Schleswig-Holstein 2030

- Die Befragten sehen das Energieland Schleswig-Holstein 2030 als ein Land, das eine erneuerbare Energieversorgung technologisch vorantreibt und wirtschaftlich für sich nutzt. Als wichtige Merkmale werden dabei eine kommunale Beteiligung an der Wertschöpfung der Energieversorgung und sichere Planungsbedingungen betont.
- Das Energieland 2030 ist aus Sicht der Befragten ein wichtiger Produktionsstandort für erneuerbare Energietechnologien, in dem dezentral Energie erzeugt und effizient genutzt wird. Ausgebaute Netze sind charakteristische Merkmale eines „Modelllands der Energiewende“, welches Schleswig-Holstein sein möchte.
- Eine Verbindung zwischen Energieverbrauch und Energieangebot sowie kraftstoffarme Kraftfahrzeuge und zentrale Erzeugungsanlagen werden von den Befragten als weniger bedeutsam für das Energieland Schleswig-Holstein eingeschätzt.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Energieland Schleswig-Holstein 2030

In der Zusammenführung aus den Antworten der geschlossenen und offenen Fragen konnten drei Oberthemen für die Zukunftsvision eines Energielandes Schleswig-Holstein 2030 herauskristallisiert werden. Diese sind durch narrative Texte und Zitate untersetzt.



Weltweiter
Vorreiter

Bewusste
Nutzung eigener
Ressourcen

Neue
Energie in
kommunaler
Hand

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Zukunftsvision Energieland Schleswig-Holstein 2030

Weltweiter Vorreiter

Schleswig-Holstein 2030 ist innovativer und vernetzter Wissens- und Wirtschaftsstandort für die Wertschöpfungskette Energieproduktion, Energiespeicherung, Energieverteilung und Energienutzung. Dafür sind Spitzen-Know-how, innovative Produkte und Dienstleistungen entwickelt. Die bedarfsgerechte Leitungsinfrastruktur sichert landesweit die effiziente und intelligente Nutzung regenerativer Energien. Als weltweit führende Energieregion werden in Kooperation mit Dänemark und Hamburg neue Impulse gesetzt.

Schleswig-Holstein 2030 geht ressourcenbewusst und nachhaltig mit Energie um. Alle Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Einrichtungen sind mit regionaler Energie versorgt und nutzen diese effizient. Vielfältige erneuerbare Energietechnologien sind intelligent miteinander verknüpft und sichern eine ressourcenschonende Nutzung und den Export von Energie. Netzinfrastrukturen und Anlagen sind mit Rücksicht auf die attraktiven Kulturlandschaften der Regionen geschaffen.

Bewusste Nutzung eigener Ressourcen

Neue Energie in kommunaler Hand

Schleswig-Holstein 2030 hat die Energiewende erfolgreich und bezahlbar umgesetzt. Engagierte Bürgerinnen und Bürger und selbstbewusste Kommunen gestalten nachhaltig ihre Energieversorgung. Sie tauschen sich regions- und grenzübergreifend aus und arbeiten dabei erfolgreich in der Planung und Umsetzung zusammen. Konflikte bei Flächennutzung oder Infrastrukturen werden partizipativ mit Bürgerbeteiligung gelöst. Kommunen und Bürgergesellschaften profitieren von der finanziellen Teilhabe an dezentralen und zentralen Anlagen.



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/327
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	01.08.2014
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Beteiligungsverfahren landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 11.11.2013 wurde seitens der Verwaltung über das Beteiligungsverfahren zum LNVP informiert und die verwaltungsseitige Stellungnahme dem Protokoll beigefügt.

Der vierte landesweite Nahverkehrsplan ist nunmehr fertiggestellt. Die Antwort der LVS auf die kreisseitige Stellungnahme findet sich im Anhang. Der LNVP kann unter www.nah.sh/lvs/die-lvs/lnvp/ als pdf-Dokument heruntergeladen werden oder unter <http://lnvp.nah.sh> als e-Magazine genutzt werden. Die Beantwortung der Stellungnahmen der anderen beteiligten Träger öffentlicher Belange findet sich ebenso unter der o. a. Adresse.

Anlage/n:

Antwort zur Stellungnahme LNVP

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
304	<p>1. Gemeinsame Stellungnahme der Kommunalen-Aufgabenträger im VRK zum LNVP</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des LNVP des Landes Schleswig-Holstein und begrüßen die im vorliegenden Entwurf zum Ausdruck kommenden Bestrebungen zur weiteren Attraktivitätssteigerung im ÖPNV des Landes. Dies dient der auch von uns unterstützten Zielsetzung, noch mehr Menschen zur Nutzung von Bus, Bahn und Fähre zu bewegen und den bisherigen erfolgreichen Weg im Hinblick auf die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsangebote weiter zu beschreiten. Demzufolge sind wir im Rahmen unserer Möglichkeiten selbstverständlich bestrebt, hieran aktiv mitzuwirken. Auch durch Vertiefung der Kooperation und Integration innerhalb unserer eng verflochtenen Region wollen wir weiterhin einen Beitrag hierzu leisten.</p> <p>Ein aus unserer Sicht sehr kritischer Punkt ist in diesem Zusammenhang jedoch die Frage der Finanzierung. Ergänzend zu den jeweiligen Stellungnahmen zu konkreten Zielen des LNVP sind die kommunalen Aufgabenträger im VRK (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde) daher übereingekommen, einige grundsätzliche Aspekte des vorliegenden Entwurfs zum 4. LNVP nachfolgend einheitlich darzustellen.</p> <p>In der gesamten Frage der Finanzierung fehlt es dem LNVP-Entwurf an Schlüssigkeit. Es wird in dieser Hinsicht im Prinzip lediglich auf die Fortschreibung des Status quo</p>	<p>Welche ÖPNV-Maßnahmen sind sinnvoll bzw. nötig, um möglichst viele Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen? Mit dieser Frage beschäftigt sich der LNVP.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Szenario "Offensive Nahverkehr" beschrieben. In 3.2.1/3.2.2 wird dargestellt, dass die Mittel, sofern sie im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen bzw. dynamisiert werden, ab 2019 nicht für den nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets "Offensive Nahverkehr" vorgehaltenen Angebotsumfang ausreichen. Daher beschreibt der LNVP gleichzeitig, welche Änderungen (Einnahmeverbesserungen) zur Verbesserung der finanziellen Situation erforderlich sind. Damit wird auch gegenüber dem Bund dokumentiert, dass die für die Stärkung des ÖPNV erforderlichen Maßnahmen insbesondere aufgrund der derzeitigen Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte der DB AG, langfristig nicht finanzierbar sind.</p> <p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Der LNVP wird hinsichtlich der Kritik an einigen Formulierungen überprüft und ggf. überarbeitet.</p> <p>Zum Thema: "Szenario 50-Plus".</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert.</p> <p>Zur Abgrenzung der "Szenario 50-Plus" wird im Vorwort des Ministers eine</p>

<p>abgestellt (vgl. Kap. 3.1. und 3.2), wobei ersichtlich wird, dass unter diesen Bedingungen vsl. ab 2018/19 mit ernststen Finanzierungsproblemen bereits für die im originären Verantwortungsbereich des Landes (SPNV) liegenden Angebote zu rechnen ist. Dabei finden Risiken, die z.B. aus der auslaufenden GVFG-Förderung erwachsen, noch nicht einmal Berücksichtigung. Weiterhin – und das ist für uns von besonderer Brisanz – wird von der bisherigen Praxis der festgeschriebenen (d.h. nicht dynamisierten) Kommunalisierungsmittel ausgegangen. Dabei sind bereits heute die Kosten für das bestehende ÖPNV-System, soweit es in unserem Zuständigkeitsbereich liegt, von uns nur noch schwer zu finanzieren. Wir können hier keine Perspektive erkennen, wie zusätzlich zu den ohnehin in den kommenden Jahren zu erwartenden Kostensteigerungen die angestrebten Attraktivitätssteigerungen, soweit sie in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, finanziert werden sollen. Die Ausschöpfung der in 3.2.2 aufgezeigten Möglichkeiten zu Einsparungen reichen u. E. hierfür bei weitem nicht aus. Auf der anderen Seite ist angesichts der angespannten Finanzlage bei den Kommunen keine Aufstockung der ÖPNV-Mittel möglich.</p> <p>Der Kreis Rendsburg-Eckernförde nimmt – in Übereinstimmung mit den anderen beiden VRK-AT – überdies die Position ein, dass Mehrbelastungen zunächst nicht darstellbar sind, wenn sie nicht an anderer Stelle durch Entlastungen kompensiert werden. Zwar entspricht dies dem erwähnten Ziel der Steigerung der Effizienz der vorhandenen Mittel, jedoch wird nicht ersichtlich, wie der "Spagat" zu den gewünschten Qualitätssteigerungen bewerkstelligt werden kann.</p> <p>Im Hinblick auf den 2. Band "Plus 50 Prozent" geben wir zu bedenken, dass im Interesse eines richtigen Verständnisses v.a. durch "Nicht-Insider" aus unserer Sicht wesentlich deutlicher herausgestellt werden muss,</p>	<p>Klarstellung erfolgen.</p>
---	-------------------------------

	<p>dass es sich bei den Inhalten dort nicht in erster Linie um tatsächliche Planungsziele bzw. Vorhaben handelt, sondern hiermit v.a. ein Beitrag zur Versachlichung der politischen Diskussion um eine "Verkehrswende" geleistet werden soll, indem die hierfür erforderlichen Maßnahmenpakete und damit verbundenen Aufwendungen aufgezeigt werden.</p>	
305	<p>2.1. Verwaltungsseitige Stellungnahme zum Verfahren:</p> <p>Das Beteiligungsverfahren ist in der vorgegebenen Form so nicht zumutbar, um eine Beteiligung sowohl der Kreisgremien als auch der örtlichen Ebene, wozu sich der Kreis entschieden hat, sicherzustellen. Eine Beteiligung mit einem Zeitrahmen von nur 6 Wochen ließ eine qualifizierte Befassung, insbesondere der Kreisgremien, nicht zu. Den von uns eingebundenen Ämtern und Kommunen war es kaum möglich, den Entwurf ausführlich zu prüfen, Auswirkungen auf die jeweilige Region herauszuarbeiten und ggf. Änderungsvorschläge zu unterbreiten. Letztlich konnte die örtliche Ebene zwar förmlich beteiligt werden, es wurde ihr jedoch kaum Gelegenheit gegeben, fundierte Stellungnahmen zu erarbeiten.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auf vergleichbare Planverfahren des Landes verwiesen, die wesentlich längere Bearbeitungszeiten ermöglichen (z.B. Regionalplanung).</p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis. Der Zeitplan war zweifelsfrei straff.
306	<p>Zu Kapitel 1.2, Bevölkerungsstruktur:</p> <p>Die Ausführungen zur Bevölkerungsstruktur und demografischen Wandel sollten um die damit einhergehenden Konsequenzen für den ÖPNV ergänzt werden. Für einen vergleichsweise dünn besiedelten Kreis</p>	<p>Zu Kapitel 2.1: Es wird noch ein Hinweis zu den Auswirkungen aufgenommen.</p> <p>Zu S. 15: Der genannte Satz wird überarbeitet.</p>

ist der Wandel für uns im Hinblick auf die ÖPNV-Gestaltung mit Herausforderungen verbunden. Folgende Erläuterungen dazu aus unserem RNVP: "Die mit der Bevölkerungsdichte verbundenen, oftmals geringen Nachfragepotenziale werden voraussichtlich noch weiter geschwächt, zumal die Änderung in der Alterszusammensetzung eine Verlagerung von (potenziellen) Kunden, die täglich zu bestimmten Zeiten konzentriert auftreten und in bedeutendem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind (Schülerinnen/Schüler), hin zu solchen, die weniger häufig Fahrten unternehmen, dabei aber sowohl hinsichtlich der Zeiten als auch der Fahrwege stark unterschiedliche Bedürfnisse haben (davon immer weniger ohne PKW-Verfügbarkeit), bewirkt. Ferner ist es in vielen Teilen des Kreises nicht möglich, an die Belange der unterschiedlichen Kundengruppen spezifisch angepasste, differenzierte ÖPNV-Angebote anzubieten; vielmehr gilt es, mit begrenztem Aufwand möglichst allen Nachfragegruppen simultan gerecht zu werden; dass hierbei nur Kompromisslösungen hinsichtlich der gruppenspezifischen Anforderungen möglich sind, liegt auf der Hand. Diese Problematik wird durch den Bevölkerungsrückgang, gerade außerhalb der Verdichtungsräume, verstärkt."

Zu S.15, 3. Absatz:

"Der Fahrschüleranteil wird deutlich steigen. Durch die längeren Reisewege wird sich die Verkehrsleistung im Schülerverkehr sogar trotz sinkender Schülerzahlen erhöhen". Es sollte heißen, dass Fahrschüleranteil und Verkehrsleistung steigen können. Richtig ist, dass die Bevölkerungsrückgänge der betroffenen Jahrgänge nur abgeschwächt auf Nachfrage und Fahrleistung durchschlagen. Ob damit letztlich eine Steigerung der Verkehrsleistung verbunden sein wird, ist nicht gesichert.

307	<p>Zu Kapitel 1.7, Klimaschutz und Verkehr</p> <p>Zum Punkte "Auslastung" sollte ergänzt werden, dass die Verkehrsstärken auf vielen Relationen so niedrig sind, dass bei Schaffung von Angeboten, die hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Schnelligkeit überhaupt erfahrungsgemäß dazu geeignet sind, Autofahrer zum Umstieg zu veranlassen, die zu erwartende Inanspruchnahme (besonders außerhalb von Hauptverkehrszeiten) in der Tat eine in obigem Sinne höchst problematische Fahrzeugauslastung bedingen würde.</p> <p>In Verbindung damit sollte auf alternative Angebotsmöglichkeiten (flexible Bedienformen) eingegangen werden, bei denen z.B. unnötige Leerfahrten durch die Notwendigkeit einer vorherigen Fahrtwunschanmeldung vermieden werden können.</p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.
308	<p>Zu S.54, 2. Absatz:</p> <p>Die Formulierung, "die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Nahverkehrs sind also trotz des Einwohnerrückgangs und des demografischen Wandels insgesamt günstig" ist so, zumindest für den ÖSPV, irreführend. Bei einer ländlichen Raumstruktur, wie im Kreis Rendsburg-Eckernförde, ist insbesondere der erwähnte demografische Wandel und die damit verbundenen Folgen, für die Entwicklung des Nahverkehrs ungünstig. Verbunden mit der Unsicherheit der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV kann demgemäß von keiner "insgesamt günstigen" Ausgangslage gesprochen werden.</p>	Wir stimmen zu, dass es um große Herausforderungen geht. Dennoch beurteilen wir die Lage nicht ausweglos. Die Aussage auf dieser Seite zielt vorrangig auf die Entwicklung ÖPNV-Kundenpotenzials ab. Der genannte Satz wird noch klarer formuliert.
309	<p>Zu S.65, 3. Absatz:</p>	Das vorgehen des Kreises Rendsburg-Eckernförde zum barrierefreien Ausbau

	<p>Das Thema Barrierefreiheit wird auch im aktuellen RNVP eingehend berücksichtigt. Hinsichtlich der Umsetzung muss bedacht werden, dass diese nur sukzessive erfolgen kann mit dem Ziel, zunächst auf den Hauptstrecken ein verlässliches Grundangebot barrierefreier ÖPNV-Verbindungen sicherzustellen. Im Anschluss an die Aufstellung des RNVP wird der Kreis einen Maßnahmenplan zur Barrierefreiheit im ÖPNV unter Beteiligung des Kreis-Behindertenbeauftragten und weiterer Interessenvertreter Behinderter und der Senioren erstellen, der die in den nächsten Jahren konkret umzusetzenden Maßnahmen aufzeigt, wobei während der Laufzeit des RNVP eine kontinuierliche politische Diskussion und konkretisierende Weiterentwicklung im Bereich der Einzelmaßnahmen stattfinden wird.</p>	<p>des ÖPNV wird von der LVS positiv zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wichtig ist, dass für den Umfang des barrierefreien Ausbaus die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG gelten. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. § 62 (2) PBefG ermächtigt das Land Schleswig-Holstein Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den kommunalen Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p>
<p>310</p>	<p>Zu S.74,5. Absatz:</p> <p>Die Erfassung der Haltestellensituation wird derzeit vom Kreis durchgeführt, um im Maßnahmenplan Barrierefreiheit ein mögliches Ausbauprogramm Haltestellen dazustellen. Zu beachten ist dabei, dass die Straßenbaulast i.d.R. nicht beim Kreis liegt, so dass in diesem Bereich Abstimmungsbedarf mit den örtlich Zuständigen besteht.</p>	<p>Der Bezug zu den kommunalen Baulastträgern wird aufgenommen.</p>
<p>311</p>	<p>Zu S. 75, Kiel-Rendsburg</p> <p>Hierzu sollte noch ergänzend ausgeführt werden, dass der Bahnhof Schülldorf nur in Verbindung mit der Einrichtung eines auf den Bahnverkehr abgestimmten Shuttle-Busses auf Grund seiner Ortsrandlage Potential besitzt. Im Zuge dessen sollte auch eine Anbindung Schacht-Audorfs an den Shuttle-Bus berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fehlt die Angabe, wann mit der Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahme gerechnet werden kann. Nach hier vorliegender Information(seitens der LVS) wird von einer Eröffnung der zusätzlichen Bahnhalte am 14.12.2014</p>	<p>Der Hinweis, dass dies noch ergänzend aufgeführt werden sollte, ist richtig. Bezüglich einer Anbindung Schacht-Audorfs wird aber kritisch angemerkt, dass eine Umwegfahrt der Shuttle-Buslinie über Schacht-Audorf nicht zielführend ist, da dadurch die Gesamtfahrzeit zu stark verlängert werden würde. Hier wird nur eine Lösung mit zwei separaten Linien als sinnvoll erachtet.</p> <p>Nach derzeitigem Stand wird das Schnell-Langsam-Konzept auf der Strecke Kiel - Rendsburg am 14.12.2014 gestartet. Bis dahin müssen sowohl der Kreuzungsbahnhof in Felde, als auch die Zweigleisigkeit der Rendsburger Hochbrücke hergestellt sein. Nach heutigem Kenntnisstand wird dies der Fall sein.</p>

	ausgegangen.	
312	<p>Zu S. 82, 3. Absatz</p> <p>Statt "ein vergleichbares" sollte die Formulierung "ein auf den Busverkehr abgestimmtes" lauten, denn ein vergleichbares QMS wie im SPNV steht für den übrigen ÖPNV unter Beachtung des notwendigen Aufwandes in keinem Verhältnis mit den erwarteten Kosten-/Nutzen.</p>	<p>Wenn ein Qualitätsmanagement im Busbereich eingeführt wird, soll dieses selbstverständlich an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasst sein.</p> <p>Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung im LNVP wie folgt angepasst: "Ein vergleichbares, an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasstes Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs berücksichtigt werden."</p>
313	<p>Zu S. 94, 2. Absatz i.V.m. 6.Absatz:</p> <p>Der Satz im 2. Absatz: " Es gibt keine abgestimmte und verbindliche Leitlinie der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein" kann so nicht akzeptiert werden. Der Kreis ist – zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Land Schleswig-Holstein auf der Aufgabenträgerseite sowie der Autokraft GmbH, der DB RegioAG Regionalbahn Schleswig-Holstein, der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, der Schlepp und Fährgesellschaft Kiel mbH und der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH auf der Unternehmensseite – Vertragspartner im VRK. In diesem Rahmen stellen die genannten Partner für den Bereich der Stadt Kiel, des Kreises Plön und des Ostteils des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine koordinierte und aufeinander abgestimmte Verkehrskonzeption sowie in Teilen eine gemeinsame Finanzierung sicher. Vor diesem Hintergrund versteht sich der VRK – auch im Rahmen der landesweiten Verbundbestrebungen – als Planungs- und Organisationsgemeinschaft.</p>	<p>Die auf Seite 94 getroffenen Aussagen sollen die Notwendigkeit einer landesweiten Abstimmung der Aufgabenträger zu Projekten, die landesweit umgesetzt sind (z. B. der SH-Tarif) verdeutlichen. Beispielhaft hierfür sind die Ergebnisse der Marktforschung zum ÖPNV in Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2012 genannt. Auch nach mehreren Jahren SH-Tarif in Schleswig-Holstein liegt die Bekanntheit des SH-Tarifs bei 47 % (Grundlage: Alle Befragten in ganz Schleswig-Holstein) die Kenntnis des "Verbundprinzips" (Ein Fahrschein für Bus und Bahn) bei nur 63 % (Grundlage: Befragte aus den Kreisen und Städten, die den SH-Tarif anwenden). Zum Vergleich, in den HVV-Kreisen liegt der Bekanntheitsgrad des HVV bei über 80 %.</p> <p>Ein Grund für den geringen Bekanntheitsgrad des Verbundprinzip SH-Tarifs ist auch, dass sich die Aufgabenträger bislang nicht auf ein einheitliches Vorgehen bei der Darstellung und Vermarktung des SH-Tarifs geeinigt haben. Diesen landesweiten Themen soll sich der Verkehrsverbund der Aufgabenträger künftig annehmen.</p> <p>Auch nach der Verbundgründung obliegt die Angebotsplanung vor Ort von den Aufgabenträger selbst. Die gemeinsame Angebotsplanung von ÖPNV-Aufgabenträger, die für einen zusammenhängenden Verkehrsraum zuständig sind, ist daher weiterhin zu begrüßen und unumstritten.</p>
314	<p>Zu Punkt 2.3.3, Weiterentwicklung der Infrastruktur:</p> <p>Im Zusammenhang mit der Einführung des</p>	<p>Die Darstellung des aktuellen Entscheidungsstandes auf kommunaler Ebene wird zur Kenntnis genommen. Eine Prüfung der Reaktivierung dieses Streckenabschnittes erfolgt u.a. auf Basis der Stellungnahmen zum Entwurf</p>

<p>Halbstundentaktes auf der Bahnlinie Kiel – Rendsburg Ende 2014 könnte gleichzeitig die Bahnstrecke zwischen der vom Hauptgleis abzweigenden Weiche und der Büsumer Straße in Rendsburg reaktiviert werden.</p> <p>Über die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf diesem Gleisabschnitt wurde erstmalig am 01.07.2010 positiv in den städtischen Gremien entschieden.</p> <p>In dem Beschluss des Hauptausschusses hieß es wörtlich: "Der Hauptausschuss begrüßt grundsätzlich die Planungen des Kieler Verkehrsministeriums und der Landesverkehrsservicegesellschaft zur Errichtung einer Vorortbahn mit innerstädtischen Haltepunkten im Rendsburger Stadtgebiet".</p> <p>Nach den überaus erfolgreichen Sonderfahrten mit knapp 4.000 Fahrgästen während des Stadtfestes "Rendsburger Herbst" im vorigen Jahr wurde in der Bauausschusssitzung vom 22.01.2013 nochmals positiv für die Realisierung dieses Bahnprojektes entschieden.</p> <p>In diesem Jahr fanden daraufhin wiederholt Probefahrten an beiden Tagendes Volksfestes statt. Die Resonanz der rd. 2.000 Fahrgäste war wiederum durchweg positiv.</p> <p>Um über die weiteren Realisierungsphasen des Gesamtprojektes weiterhin positiv entschieden zu können, wird nunmehr von der kommunalen Politik in Rendsburg erwartet, dass im nächsten Schritt die Vorentwurfsplanung über die Reaktivierung der Bahnlinie Rendsburg-Fockbek vorgestellt werden kann.</p> <p>Damit befindet sich das Projekt unter Berücksichtigung der erfolgten Gremienbeschlüsse von Seiten der Stadt nicht mehr im Stadium des Prüfstatus, wie unter Punkt 2.3.3 des Entwurfes LNVP genannt.</p>	<p>des LNVP. Die Erstellung der Vorentwurfsplanung wurde bis zur Entscheidung über den LNVP zurückgestellt.</p>
--	---

315	<p>Zu Ziff. 2.2.2 -Bus-</p> <p>Den hier enthaltenen Aussagen ist zuzustimmen.</p> <p>Die Verknüpfung des Bahn- mit dem Busangebot ist in allen Schnittpunkten von Bus- und Bahnlinien anzustreben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Verlässlichkeit der Verknüpfung besonders durch das im Busbereich regelmäßig nicht als Taktfahrplan ausgelegte Angebot mit nur wenigen Fahrten von erheblicher Bedeutung ist, da eine Attraktivität der Verknüpfung ansonsten nicht gegeben ist.</p>	<p>Ihre Anmerkungen werden zu Kenntnis genommen. Aus diesem Grunde schlagen wir aber auch in Kap. 5.0 vor, sich gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Busverkehr intensivere Gedanken über den Ausbau von Schnellbuslinien und eine bessere Vertaktung Bahn-Bus zu machen.</p>
316	<p>Zu Ziff. 2.2.3 -Weiterentwicklung des Angebots-</p> <p>Die genannte Erweiterung des Verkehrsangebots auf der Bahnstrecke Kiel – Rendsburg wird ausdrücklich begrüßt. Der wesentlichen Forderung der an der Strecke liegenden amtsangehörigen Gemeinden wird somit nachgekommen.</p> <p>Der auf Seite 68 festgelegte Prüfstatus für die Reaktivierung der Strecke Rendsburg – Seemühlen (- Fockbek) sollte jedoch überdacht und mindestens teilweise in den Bereich der Maßnahmen eingefügt werden (siehe auch nähere Erläuterungen zur Ziff. 2.3.3).</p>	<p>Über die Reaktivierung der Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen wird im Rahmen des weiteren Verfahrens der LNVP-Erstellung entschieden. Die Stellungnahme fließt in den Entscheidungsprozess ein.</p>
317	<p>Seite 73</p> <p>Hier findet sich ein Schreibfehler. Bei den realisierten Maßnahmen wird die Station "Melsdorf" genannt. Gemeint ist aber "Meldorf (Dithmarschen)".</p>	<p>Wird geändert.</p>
318	<p>Zu Ziff. 2.3.3 -Weiterentwicklung der Infrastruktur-</p> <p>Wie bereits dargelegt, wird durch die Erweiterung der Infrastruktur im Netz Nord den Belangen der amtsangehörigen Gemeinden weitgehend Rechnung</p>	<p>Die Einschätzung des Kreises zur Perspektive der Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen - Fockbek wird geteilt. Aufgrund der geringen Investitionskosten im Abschnitt Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen wäre eine schnelle Umsetzung möglich. Die Weiterführung nach Fockbek ist auch vom Engagement vor Ort abhängig zu machen (derzeit läuft eine Umfrage bei den</p>

<p>getragen. Der Streckenabschnitt von Rendsburg bis Seemühlen sollte jedoch vom Prüfstatus in den Maßnahmestatus übergeleitet werden, da die Streckeninfrastruktur grundsätzlich bereits vorhanden ist. Der Prüfstatus sollte sich nur auf den Abschnitt RD-Seemühlen – Fockbek erstrecken, der derzeit abgebaut ist. Die Einschätzung der LVS, dass die Schienenbedienung des Abschnitts Seemühlen – Rendsburg nur in sehr geringen Maße dem Binnenverkehr dienen wird, wird geteilt. Dieser Abschnitt erhält seine Bedeutung in erster Linie durch die umsteigefreie Reisemöglichkeit von den nördlichen und westlichen Stadtteilen Rendsburgs und Teilen der Stadt Büdelsdorf in Fahrtrichtung Kiel und richtet sich daher besonders an umsteigewillige Personenaus dem Bereich des Individualverkehrs. In einem gewissen Maße können auch Verkehre aus dem Raum Kiel und Umland in den Rendsburger Wirtschaftsraum erwartet werden. Gerade die letzten Monate zeigen eindrucksvoll, wie stark die Attraktivität eines Wirtschaftsraums leidet, wenn die Erreichbarkeit eingeschränkt ist.</p> <p>Die Lage des Haltepunktes Büdelsdorf/Kronwerkgynasium sollte jedoch in jedem Fall nochmal überdacht werden. In der ursprünglichen Konzeption sollte der Bahnhof am ehemaligen Bahnhof Büdelsdorf entstehen. Dies sollte auch künftig Ziel sein, auch wenn die Investitionskosten erheblich höher lägen. Die Erreichbarkeit des Kronwerkgynasiums wäre trotzdem gewährleistet, die Lage zu den Wohn- und Gewerbestätten der Städte Büdelsdorf und Rendsburg wäre jedoch erheblich günstiger. Außerdem könnten die auf der Büdelsdorfer Seite vorhandenen Freiflächen zur günstigen Errichtung von P+R-Anlagen genutzt werden. Darüber hinaus könnten auch Pendler in Fahrtrichtung Flensburg und Hamburg diesen Bahnhof benutzen, was die Attraktivität deutlich steigern könnte.</p>	<p>Mitarbeitern der Fa. Hobby). Der Wunsch nach einer zentraleren Lage des Haltepunktes Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk ist nachvollziehbar. Da hier nach erster Einschätzung eine Lösung jedoch nahezu genauso viel kosten würde, wie die gesamte Reaktivierung des restlichen Abschnittes, wird empfohlen, dieses Ansinnen zunächst zurückzustellen. Denkbar wäre es, den Haltepunkt Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk zunächst nur provisorisch herzurichten und zu einem späteren Zeitpunkt einen Haltepunkt unmittelbar am Bahnübergang zu errichten. Dies müsste noch genauer geprüft werden. Die Idee, ggf. Züge nur bis Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk fahren zu lassen, könnte eine Zwischenschritt bei der Reaktivierung der Strecke bis Seemühlen darstellen.</p> <p>Der Wetterschutz für die außerhalb der Halle liegenden Gleise im Kieler Hauptbahnhof ist aufgrund der geringen Bahnsteigbreiten nicht möglich. Da die Züge dort aber ohnehin längere Wendezeiten haben, wird es problemlos möglich sein, in der Halle zu warten und erst bei Bereitstellung des Zuges in den Zug einzusteigen.</p>
--	---

	<p>Bei Belassung des Abschnitts Abzweig Büdelsdorf – Seemühlen im Prüfstatus könnte ein Bahnhof Büdelsdorf in der genannten Form unter Ausnutzung der Stillstandzeiten der RB Kiel-Rendsburg und der ohnehin vorhandenen Gleisanlagen auch bei Anlage zunächst nur eines Bahnsteigs zwischen dem Hauptgleis und den noch vorhandenen Gütergleisen als vorläufiger Endpunkt der RB-Linie aus Kiel dienen und somit einen weiteren attraktiven und nachfragegerechten Zugang bilden. Die Anlage könnte dann bei späterer Verlängerung der RB in Richtung Fockbek weitergenutzt werden.</p> <p>Zu Seite 76</p> <p>Die Erweiterungsmaßnahme im Kieler Hauptbahnhof wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Da die künftigen Bahnsteige außerhalb der Halle liegen, ist ein zusätzlicher Wetterschutz in ausreichender Art vorzusehen.</p>	
<p>319</p>	<p>Zu Ziff. 2.5 -Schleswig-Holstein Tarif-</p> <p>Der SH-Tarif sollte flächendeckend so beschaffen sein, das die Fahrpreise für alle Fahrkarten unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels (Bus oder Bahn) jeweils gleich hoch sind, um zusätzliche Anreize zu schaffen und die jeweilige Ergänzung der Verkehrsmittel zu fördern. Soweit vereinzelt Unternehmen noch nicht an dem SH-Tarif teilnehmen, sollten die Anstrengungen intensiviert werden, um den SH-Tarif tatsächlich für das gesamte Land einführen zu können.</p> <p>Zur Zeit scheint es noch einige Besonderheiten zu geben. So kostet eine durchgehend gelöste Fahrkarte (Einzelfahrt) für die Relation Husum-Felde 15,40€. Beim Kauf zweier Karten jeweils für die Verbindungen Husum-Rendsburg und Rendsburg-Felde kostet die Fahrt laut</p>	<p>Die zum Teil sehr unterschiedlichen Fahrpreise in Bus und Bahn für gleiche Fahrtrelation sind in der Regel Relikte aus der Zeit vor der Einführung des SH-Tarifs. Bei der Umstellung auf den SH-Tarif wurden diese zum Teil beibehalten, da die Preisunterschiede aufgrund unterschiedlicher Qualitäten von Fahrzeugen und/oder Fahrtenangebot bzw. aufgrund unterschiedlicher Reisezeiten begründbar waren. Weiterhin hätte eine Vereinheitlichung der Preise zu Mindereinnahmen (bei der Wahl des günstigeren Preises) oder zu Fahrgastverlusten (bei der Wahl des höheren Preises) geführt.</p> <p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sollen diese Preisunterschiede geprüft werden. Dort, wo es keine nachvollziehbare Gründe für unterschiedliche Preise gibt, soll eine Vereinheitlichung ggf. in Stufen geprüft werden. Die Finanzierung möglicher Mindereinnahmen ist zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zu klären. Dies gilt auch für Mindereinnahmen die mit der Einführung vergünstigter Tarife z. B. Familienkarten o. ä. verbunden sind.</p>

	<p>Nah.sh-Preisberater jedoch insgesamt nur 12,40 €. Hier sollte geprüft werden, ob derartige Unstimmigkeiten auch auf anderen Relationen festzustellen sind und ggfs. nachgesteuert werden.</p> <p>Das Vorhaben, eine Familienkarte zu schaffen, wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Die o.a. Stellungnahme wurde von den nachfolgenden Gemeinden wie folgt ergänzt:</p> <p>Gemeinde Achterwehr:</p> <p>Die Gemeinde Achterwehr schließt sich voll inhaltlich der o.a. Stellungnahme an. Unter Ziff. 2.5 ist jedoch zu ergänzen, dass Fahrräder auch zu den Stoßzeiten morgens und abends kostenfrei mitgenommen werden können.</p>	<p>Ebenfalls im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sollen Tarifstückelungen abgebaut werden.</p> <p>Eine kostenlose Fahrradmitnahme in der Hauptverkehrszeit ist aufgrund fehlender Kapazitäten nicht möglich.</p>
320	<p>Gemeinde Melsdorf:</p> <p>In Ergänzung der Ausführungen zu Ziff. 2.2.2 hält die Gemeinde Melsdorf zusätzlich direkte Busverbindungen vom künftigen Bahnhof Melsdorf nach Mettenhof (Schulzentrum und Einkaufszentrum) sowie eine Verbindung mit Kronshagen für Schülerverkehre und Einkaufsverkehre, die auch Reisende aus dem Bereich zwischen Kiel und Rendsburg interessant sein könnten, für wünschenswert.</p>	<p>Die LVS unterstützt den Wunsch der Gemeinde nach einer möglichst guten Busanbidung am Bahnhof Melsdorf. Die Verantwortung liegt allerdings beim kommunalen Aufgabenträger für den Busverkehr, in diesem Fall dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Stadt Kiel. Diesbezüglich haben bereits Gespräche mit allen Projektbeteiligten statt gefunden. Ziel ist es, in 2014 eine für alle Seiten tragfähige Lösung zu finden.</p>



Beschlussvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/322
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	29.07.2014
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Masterplan Mobilität			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird zugestimmt.

Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach der Förderung verbleibenden Kosten.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

I. Anlass für einen gemeinsamen Masterplan Mobilität

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel-Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um Potentiale und Ressourcen der gesamten Region nachhaltig weiterzuentwickeln. Im REK-Prozess wurden verschiedene Schwerpunktthemen identifiziert, die weiter bearbeitet werden sollen, so wie das Leitthema Moderne Mobilität. Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet das Leuchtturmprojekt Nr. 3: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre (Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Die Gebietskörperschaften der Region arbeiten seit vielen Jahren in verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs zusammen, so u.a. auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Seit einiger Zeit wird auch daran gearbeitet, wichtige Planungsdaten nach einheitlichen Grundsätzen zu erarbeiten und zu erfassen. Im REK-Prozess wurde aber auch erkannt, dass es im Interesse der Region Ziel sein muss, Verkehrsplanungen noch besser aufeinander abzustimmen und – soweit erforderlich – gemeinsam zu erarbeiten. Gemeinschaftlich erkannte Interessen und Projekte, auch der übergeordneten Anbindung der Region, lassen sich gemeinsam besser gegenüber Dritten vertreten. Es gilt, durch

verstärkte Zusammenarbeit mögliche Synergien voll auszunutzen und die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in der Region weiter zu entwickeln.

II. Leuchtturmprojekt Masterplan Mobilität

Der zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs und des Verkehrssystems in der Region werden. Er soll gemeinsame Ziele und Handlungsschwerpunkte aufzeigen und als Basis für gemeinsame Argumentationen und übergreifende Fachplanungen, aber auch für die Fachplanungen einzelner Gebietskörperschaften dienen. Die Aufgabenstellung bedingt einen intensiven fachlichen Dialog und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsträger. Themen, wie demographischer Wandel, räumliche Wirtschaftsbeziehungen und überregionale räumliche Verflechtungen sollen unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute bearbeitet werden. Das Zusammenwirken der beteiligten Verwaltungen und Selbstverwaltungen wird besondere Informations- und Abstimmungsprozesse erfordern, in deren organisatorischem Mittelpunkt die zu beauftragenden Fachplaner stehen.

Am 19.11.2013 gab es eine Mitteilungsvorlage an den Regionalentwicklungsausschuss zu dem Masterplan Mobilität. Ein Beschluss konnte zum damaligen Zeitpunkt nicht gefasst werden, da seinerzeit der zu tragende Anteil des Kreises und die Höhe der Förderung des Projektes durch das Land Schleswig-Holstein unklar waren. Für die Erstellung der Projektskizze wurde nun ein Kostendeckel von 25.000 € (Brutto) vereinbart. Die finanziellen Mittel werden vom Regionalmanagement der Kiel Region getragen. Dadurch wurde eine Förderung durch das Land S-H von 60% ermöglicht. Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der verbleibenden 40%. Den Anteil des erhöhten Verlustausgleichs des Regionalmanagements für den Kreis Rendsburg-Eckernförde übernimmt die Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Eine Vergabe ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel für 2014 vorgesehen. Die Abarbeitung beinhaltet eine Beteiligung der Selbstverwaltungen. Es werden ca. 3 Monate für die Bearbeitung veranschlagt.

III. Projektskizze

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen ist dem Masterplan Mobilität die Erarbeitung einer Projektskizze vorzuschalten. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der fachlichen Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften. Die Projektskizze ist eine wichtige Grundlage für die Förderung des Masterplanes.

Unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute soll die Projektskizze folgende Aussagen treffen:

1. Mehrwert für die Kiel-Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und Vergleich mit der Praxis in anderen Regionen
2. Herleitung von Zielen für die Mobilität in der Region und die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze
3. Nach Auswertung vorhandener Planungen, Datengrundlagen und Organisationsstrukturen die Ableitung von Zielen und Handlungsschwerpunkten
4. Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität mit Darstellung der Inhalte, Kosten und Zeitschiene
5. Struktur der Projektsteuerung und Beteiligungsprozesse, insbesondere zwischen Verwaltung und Politik
6. Darstellung der Förderkulisse für das Projekt Masterplan Mobilität Weitere Details zur Projektskizze können der Leistungsbeschreibung in der Anlage entnommen werden.

Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind auch die notwendigen Beteiligungen der Steuerungsgruppe im REK-Prozess und der Selbstverwaltungsgremien der Gebietskörperschaften. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr des REK. Die Projektvorbereitung und Federführung liegt im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.

Finanzielle Auswirkungen:

Den Anteil des erhöhten Verlustausgleichs des Regionalmanagements für den Kreis Rendsburg-Eckernförde übernimmt die Wirtschaftsförderungsgesellschaft.

Anlage/n:

Beschlussvorlage Kreis Plön

Beschlussvorlage LH Kiel

Anlage zu der Beschlussvorlage LH Kiel – Leistungsbeschreibung einer Projektskizze für einen Master Mobilität

Mitteilungsvorlage RD-ECK_19.11.2013



**Kreis
Plön**
Die Landrätin

Sitzungsvorlage

051/13

**Beratung und Beschlussfassung zum Regionalen
Entwicklungskonzept (REK) für die KielRegion
Hier: Leitprojekt Masterplan Mobilität
Beauftragung einer Projektskizze zur Vorbereitung des
Masterplans**

Fertigstellungsdatum:	07.10.2013
Aktenzeichen:	-
Ansprechpartner:	Herr Bernd Bureck
Federführung:	Fachbereich 1

	Beratende Gremien	Zuständigkeit	Datum, Öffentlichkeitsstatus	TOP Nr.
1.	Hauptausschuss	Beratung und Beschlussfassung	29.10.2013, öffentlich
2.	Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus	Beratung und Beschlussfassung	30.10.2013, öffentlich
3.	Ausschuss für Finanzen	Beratung und Beschlussfassung	31.10.2013, öffentlich
4.	Kreistag	Beratung und Beschlussfassung	05.12.2013, öffentlich

Landrätin:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nicht öffentlich
-------------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird vorbehaltlich auch der Zustimmung durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt Kiel zugestimmt.

2. Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach eventueller Förderung verbleibenden Kosten.

3. Es werden Haushaltsmittel für 2014 in Höhe von bis zu 8.333,33 € zur Verfügung gestellt.

Sachverhalt/Begründung:

I. Anlass für einen gemeinsamen Masterplan Mobilität

Seit Anfang des Jahres 2011 wird das Regionale Entwicklungskonzept (REK) der KielRegion erarbeitet. Der Planungsprozess befindet sich nun kurz vor dem Abschluss. Es wurde ein Projektbericht erstellt, der gegliedert ist in die

REK-Leitthemen:

- Regionale Kooperation
- Flächenentwicklung
- Verkehr
- Tourismus
- Fachkräfteentwicklung
- Wirtschaft-Wissenschaft.

Die entsprechenden Facharbeitsgruppen hatten die Aufgabe, zu den vorgenannten REK-Leitthemen Vorschläge zu Maßnahmen und Projekten auszuarbeiten bzw. zu entwickeln.

Folgende Maßnahmen wurden während der Sitzung der Lenkungsgruppe des REK vom 6.6.2013 besprochen und während des Politischen Regionalforums am 27.8.2013 öffentlich vorgestellt als

REK-Leitprojekte:

1. Standortmarketing
2. Dauerhafter Planungsdialog
3. Masterplan Mobilität
4. Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203)
5. Touristischer Planungsdialog
6. Regionale Landes-Wasser-Garten-Schau
7. Beschäftigungspotentiale für Geringqualifizierte
8. Open Campus
9. Haus der kleinen Forscher
10. Innovations- und Technologiezentrum Ostufer.

Zwei Leitprojekte, der Masterplan Mobilität und die regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse B202/203 (s. o.), die in der Verantwortung der drei Gebietskörperschaften Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel liegen, sind bereits so weit entwickelt worden, dass für sie aus Sicht des Lenkungsausschusses Beschlussvorlagen vorgelegt werden können.

Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet für das Leuchtturmprojekt Nr. 3 die Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der Verkehre

(Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Mobilität ist in diesem Zusammenhang zu verstehen als Summe aus Individualverkehr (motorisiert und nicht – motorisiert) und Öffentlichem Verkehr.

Für die Tätigkeiten im Leben ist Mobilität notwendig, um beispielsweise Arbeiten, Wohnen, Ausbilden, Versorgen und Erholen miteinander zu verknüpfen. Sie ist Voraussetzung für die Lebensqualität sowie für das Funktionieren und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Region.

Das Grundbedürfnis nach Mobilität ist in Städten, verdichtetem Umland und ländliche Regionen grundsätzlich gleich stark ausgeprägt.

Allerdings nimmt das allgemeine Verkehrsaufkommen in den Städten aufgrund der demografischen Entwicklung mehr zu als im ländlichen Raum. Gleichzeitig werden in den Städten jedoch im Verhältnis zur ländlichen Region tendenziell weniger PKW Kilometer gefahren und mehr Kilometer mit dem ÖPNV.

In Bezug auf die Stadt – Land Verflechtung der Verkehre in der KielRegion ist es daher hinsichtlich der Steuerung einer gedeihlichen Regionalentwicklung von großem Interesse und Wert, die räumliche Mobilität in Gänze zu erfassen und in einen Zusammenhang zu bringen, beispielweise mit den Aussagen des Regionalen Verkehrsplanes, RNVP, und als einen Bestandteil für die Potentialanalyse zur Hauptverbindungsachse (B 202/203).

Die Gebietskörperschaften der Region arbeiten bereits in verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs zusammen, so u.a. auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Im REK-Prozess wurde erkannt, dass es im Interesse der Region Ziel sein muss, Verkehrsplanungen noch besser aufeinander abzustimmen und – soweit erforderlich – gemeinsam zu erarbeiten. Es gilt, durch verstärkte Zusammenarbeit mögliche Synergien voll auszunutzen und die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in der Region weiter zu entwickeln.

II. Leuchtturmprojekt Masterplan Mobilität

Der zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs und des Verkehrssystems in der Region werden. Er soll gemeinsame Ziele und Handlungsschwerpunkte aufzeigen und als Basis für übergreifende Fachplanungen, aber auch für die Fachplanungen einzelner Gebietskörperschaften dienen.

Die Aufgabenstellung bedingt einen intensiven fachlichen Dialog und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsträger. Themen, wie demographischer Wandel, räumliche Wirtschaftsbeziehungen und überregionale räumliche Verflechtungen sollen unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute bearbeitet werden. Das Zusammenwirken der beteiligten Verwaltungen und Selbstverwaltungen wird besondere Informations- und Abstimmungsprozesse erfordern, in deren organisatorischem Mittelpunkt die zu beauftragenden Fachplaner stehen.

III. Projektskizze

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen ist dem Masterplan Mobilität die Erarbeitung einer

Projektskizze vorzuschalten. Damit wird ein Abstimmungsprocedere zwischen den Gebietskörperschaften dem eigentlichen Planungsprozess vorgeschaltet. Die unterschiedlichen Ausgangslagen, die sich unterscheidenden Erwartungen an einen Masterplan sollen harmonisiert werden im Sinne eines gemeinsamen Entwicklungsziels. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Die Projektskizze wäre eine wichtige Grundlage einer möglichen Förderung des Masterplanes.

Unter Zuhilfenahme prozesserehrender Fachleute soll die Projektskizze folgende Aussagen treffen:

1. Auswertung vorhandener Planungen, Datengrundlagen und Organisationsstrukturen
2. Mehrwert für die Kiel-Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und Vergleich mit der Praxis in anderen Regionen
3. Herleitung von Zielen für die Mobilität in der Region und die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze
4. Ableitung von Zielen und Handlungsschwerpunkten
5. Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität mit Darstellung der Inhalte, Kosten und Zeitschiene
6. Struktur der Projektsteuerung und Beteiligungsprozesse, insbesondere zwischen Verwaltung und Politik
7. Darstellung der Förderkulisse für das Projekt Masterplan Mobilität

Weitere Details zur Projektskizze können der Leistungsbeschreibung in der Anlage entnommen werden. Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind auch die notwendigen Beteiligungen der Steuerungsgruppe im REK-Prozess und der Selbstverwaltungsgremien der Gebietskörperschaften. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr des REK. Die Projektvorbereitung und Federführung liegt im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.

IV. Kosten und Zeitplan

Für die Erstellung der Projektskizze werden Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Projektleitung strebt eine Förderung an; die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der verbleibenden Kosten.

Eine Vergabe ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel für 2014 vorgesehen. Die Abarbeitung beinhaltet eine Beteiligung im REK-Prozess und der Selbstverwaltungen. Es werden in Abhängigkeit vom REK-Prozess ca. 3 Monate für die Bearbeitung veranschlagt.

Vereinbarkeit mit Zielen und Grundsätzen:

Der Masterplan Mobilität entspricht dem strategischen Ziel des Kreises, den ÖPNV / die Mobilität zu sichern und weiter zu entwickeln.

Finanzielle Auswirkungen: Ja Nein

Für die Erstellung der Projektskizze werden in 2014 Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel (8.333,33 €) der Kosten. Es wird angestrebt, den Kostenanteil durch Aktivierung etwaiger Fördermittel zu reduzieren.

Falls ja, handelt es sich um neue bzw. um die Ausweitung bestehender freiwilliger Ausgaben bzw. die Reduzierung von Einnahmen:

 Ja Nein

Falls ja, welche Kompensationsmaßnahmen sind vorgesehen und welche finanziellen Auswirkungen hat die Veränderung für die 3 Folgejahre?

Die Finanzierung sollte über die E-ON Sonderdividende erfolgen.

Alternativen:

Es wird auf einen Masterplan Mobilität verzichtet.

Anlage:

Leistungsbeschreibung Projektskizze



Zu Punkt der Tagesordnung

Beschlussvorlage - öffentlich -			Drucksache 0863/2013
			Einbringung
Datum	Gremium	Federführung	
Ö 24.10.2013	Bauausschuss	Tiefbauamt, 66.0	
Ö 06.11.2013	Wirtschaftsausschuss	Tiefbauamt, 66.0	
Ö 21.11.2013	Ratsversammlung	Tiefbauamt, 66.0	
Betreff: Regionales Entwicklungskonzept (REK) für die Kiel-Region - Leitprojekt Masterplan Mobilität; hier: Beauftragung einer Projektskizze			

Antrag:

1. Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird vorbehaltlich der Zustimmung durch die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde zugestimmt.
2. Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach eventueller Förderung verbleibenden Kosten.

Begründung:

I. Anlass für einen gemeinsamen Masterplan Mobilität

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel-Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um Potentiale und Ressourcen der gesamten Region nachhaltig weiterzuentwickeln. Im REK-Prozess wurden verschiedene Schwerpunktthemen identifiziert, die weiter bearbeitet werden sollen, so das Leitthema Moderne Mobilität. Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet das Leuchtturmprojekt Nr. 3: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre (Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Die Gebietskörperschaften der Region arbeiten seit vielen Jahren in verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs zusammen, so u.a. auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Seit einiger Zeit wird auch daran gearbeitet, wichtige Planungsdaten nach einheitlichen Grundsätzen zu erarbeiten und zu erfassen. Im REK-Prozess wurde aber auch erkannt, dass es im Interesse der Region Ziel sein muss, Verkehrsplanungen noch besser aufeinander abzustimmen und – soweit erforderlich – gemeinsam zu erarbeiten. Gemeinschaftlich erkannte Interessen und Projekte, auch der übergeordneten Anbindung

der Region, lassen sich gemeinsam besser gegenüber Dritten vertreten. Es gilt, durch verstärkte Zusammenarbeit mögliche Synergien voll auszunutzen und die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in der Region weiter zu entwickeln.

II. Leuchtturmprojekt Masterplan Mobilität

Der zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs und des Verkehrssystems in der Region werden. Er soll gemeinsame Ziele und Handlungsschwerpunkte aufzeigen und als Basis für gemeinsame Argumentationen und übergreifende Fachplanungen, aber auch für die Fachplanungen einzelner Gebietskörperschaften dienen.

Die Aufgabenstellung bedingt einen intensiven fachlichen Dialog und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsträger. Themen, wie demographischer Wandel, räumliche Wirtschaftsbeziehungen und überregionale räumliche Verflechtungen sollen unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute bearbeitet werden. Das Zusammenwirken der beteiligten Verwaltungen und Selbstverwaltungen wird besondere Informations- und Abstimmungsprozesse erfordern, in deren organisatorischem Mittelpunkt die zu beauftragenden Fachplaner stehen.

III. Projektskizze

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen ist dem Masterplan Mobilität die Erarbeitung einer Projektskizze vorzuschalten. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der fachlichen Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Die Projektskizze wäre eine wichtige Grundlage einer möglichen Förderung des Masterplanes.

Unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute soll die Projektskizze folgende Aussagen treffen:

1. Mehrwert für die Kiel-Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und Vergleich mit der Praxis in anderen Regionen
2. Herleitung von Zielen für die Mobilität in der Region und die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze
3. Nach Auswertung vorhandener Planungen, Datengrundlagen und Organisationsstrukturen die Ableitung von Zielen und Handlungsschwerpunkten
4. Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität mit Darstellung der Inhalte, Kosten und Zeitschiene
5. Struktur der Projektsteuerung und Beteiligungsprozesse, insbesondere zwischen Verwaltung und Politik
6. Darstellung der Förderkulisse für das Projekt Masterplan Mobilität

Weitere Details zur Projektskizze können der Leistungsbeschreibung in der Anlage entnommen werden. Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind auch die notwendigen Beteiligungen der Steuerungsgruppe im REK-Prozess und der Selbstverwaltungsgremien der Gebietskörperschaften. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr des REK. Die Projektvorbereitung und Federführung liegt im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.

IV. Kosten und Zeitplan

Für die Erstellung der Projektskizze werden Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Projektleitung strebt eine Förderung an; die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der verbleibenden Kosten.

Eine Vergabe ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel für 2014 vorgesehen. Die Abarbeitung beinhaltet eine Beteiligung im REK-Prozess und der Selbstverwaltungen. Es werden in Abhängigkeit vom REK-Prozess ca. 3 Monate für die Bearbeitung veranschlagt.

Peter Todeskino
Bürgermeister

Anlage:

Anlage

Regionales Entwicklungskonzept (REK) für die Kiel-Region
Leitprojekt Masterplan Mobilität
Hier: Projektskizze

Leistungsbeschreibung einer Projektskizze für einen Masterplan Mobilität

Die Kreise Plön, Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel wollen ihre Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Mobilität durch eine gemeinsame Verkehrsentwicklungsplanung verbessern und wollen hierzu einen Masterplan Mobilität erstellen. In einem ersten Arbeitsschritt soll hierzu vorbereitend eine Projektskizze beauftragt werden, die den inhaltlichen, zeitlichen und finanziellen Rahmen eines entsprechenden Masterplanes für die Region aufzeigt.

Position 1: Grundlagenermittlung

- 1.1 Verifizierung der Aufgabenstellung
u. a. Überprüfung von Begrifflichkeiten/Arbeitsbegriffen wie z. B. „Masterplan Mobilität“ oder „Moderne Mobilität“
- 1.2 Auswertung erforderlicher Organisationsunterlagen
Organisationsstrukturen, Geschäftsverteilungspläne
- 1.3 Auswertung von Arbeitsgrundlagen
Sichtung von Konzepten, Plänen, Daten und Karten
- 1.4 Darstellung und Bewertung der vorhandenen Unterlagen und Strukturen
- 1.5 Aufzeigen von Defiziten
- 1.6 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren
Die Ergebnisse sind zu bündeln, zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

Position 2: Erstellung eines Arbeitspapiers als Projektskizze

- 2.1 Darstellung des Mehrwertes für die Kiel Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich. Herausarbeiten der Effizienzgewinne und Bewertung an Beispielen (Erhebung, Nahverkehr etc.).
- 2.2 Herleitung von Handlungsschwerpunkten für die Moderne Mobilität im Sinne von Nachhaltigkeit in der Region
Auf Grundlage der bisherigen Erarbeitungen des REK-Prozesses erfolgte eine Zieldiskussion. Diese ist aufzugreifen und für einen Masterplan Mobilität weiter zu entwickeln.

- 2.3 Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität
Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungstiefe sind aufzuzeigen. An Beispielen ist dies zu erläutern. Ein Vergleich mit entsprechenden Regionen kann Parallelitäten aufzeigen.
- 2.4 Darstellung von Beteiligungsprozessen für einen Masterplan Mobilität
Beteiligungen erhöhen die Akzeptanz der Planungen. Es sind Beteiligungsprozesse für die Erstellung des Masterplans Mobilität zu erarbeiten. Hierbei sind, in Abhängigkeit der Zielgruppen, explizite Beteiligungsformen zu nennen.
- 2.5 Entwurf einer Projektsteuerung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zuständigkeiten und Organisationsformen bei den beteiligten Gebietskörperschaften
- 2.6 Leistungsbeschreibung Masterplan Mobilität
Auf Grundlage des Arbeitspapiers als Projektskizze ist eine Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung eines Masterplans Mobilität zu erstellen. Dabei sind entsprechende Vergabekriterien zu identifizieren und zu bewerten.
- 2.7 Kostenermittlung
Kostenschätzung für die Erstellung eines Masterplans Mobilität. Dabei sind weiterführende Untersuchungen, wie z. B. ein Regionales Verkehrsmodell, gesondert zu beziffern.
- 2.8 Zeitplan
Erstellung eines Zeitplanes für die Erstellung eines Masterplans Mobilität.
- 2.9 Kostenschlüssel
Erarbeitung eines Vorschlages zur Verteilung der Kosten für einen Masterplan Mobilität.
- 2.10 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren
Die Ergebnisse sind zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

Position 3: Darstellung der Förderkulisse

- 3.1 Förderkulisse
Ermittlung von Fördermöglichkeiten, insbesondere auch auf übergeordneten Ebenen wie Bundes- oder EU-Ebene und Darstellung der Förderkulisse und Erläuterungen.
- 3.2 Kontaktaufnahme zu möglichen Fördergebern
Erste Kontaktaufnahmen zu entsprechenden Institutionen und Abstimmung von Förder Richtlinien.
- 3.3 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren
Die Ergebnisse sind mit Quellenverweise zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

Position 4: Kommunikation zwischen den Projektpartnern, Verwaltung und Politik

- 4.1 Abstimmungstermine
Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Projektleitung und den REK-Gremien unter Einbeziehung von Selbstverwaltungen der beteiligten Gebietskörperschaften und Verbänden. Abstimmungstermine sind zu koordinieren, vor Ort zu begleiten und Ergebnisse mittels abgestimmter Protokolle festzuhalten.
Es sind 10 Abstimmungstermine zu kalkulieren.
Der Einheitspreis eines Abstimmungstermins ist zu beziffern.
- 4.2 Unterstützung in der Beschlussvorbereitung
Zur Vorbereitung der Beschlüsse sind entsprechende Vorlagen mit zu erarbeiten. Dabei sind die im REK-Prozess festgelegten Strukturen mit zu berücksichtigen.
- 4.3 Zeitplan
Der Prozess ist anhand eines Zeitplanes darzustellen. Darin sind Entscheidungspunkte für die Projektbeteiligten gesondert zu kennzeichnen. Zeichnet sich ab, dass die genehmigten Termine überschritten werden, so hat der Auftragnehmer die federführende Stelle (Stadt Kiel) unverzüglich und mit eingehender schriftlicher Begründung über die voraussichtlichen Verzögerungen zu unterrichten und Einsparungsmöglichkeiten vorzuschlagen.
Der Auftragnehmer hat periodische Terminkontrollberichte zu erstellen. Diese sind am letzten Arbeitstag des Monats der federführenden Stelle (Stadt Kiel) zu übergeben.

Position		Einzelpreis € (Netto)
1	Grundlagenermittlung	-
1.1	Verifizierung der Aufgabenstellung	
1.2	Auswertung erforderlicher Organisationsunterlagen	
1.3	Auswertung von Arbeitsgrundlagen	
1.4	Darstellung und Bewertung der vorhandenen Unterlagen und Strukturen	
1.5	Aufzeigen von Defiziten	
1.6	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
1	Zwischensumme: € (Netto)	-
		-
2	Erstellung eines Arbeitspapiers als Projektskizze	-
2.1	Darstellung des Mehrwertes für die Kiel Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich	
2.2	Herleitung von Handlungsschwerpunkte für die Moderne Mobilität im Sinne von Nachhaltigkeit in der Region	
2.3	Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität	
2.4	Darstellung von Beteiligungsprozessen für einen Masterplan Mobilität	
2.5	Entwurf einer Projektsteuerung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zuständigkeiten und Organisationsformen bei den beteiligten Gebietskörperschaften	
2.6	Leistungsbeschreibung Masterplan Mobilität	
2.7	Kostenermittlung	
2.8	Zeitplan	
2.9	Kostenschlüssel	
2.10	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
2	Zwischensumme: € (Netto)	-
		-
3	Darstellung der Förderkulisse	-
3.1	Förderkulisse	
3.2	Kontaktaufnahme zu möglichen Fördergebern	

3.3	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
3	Zwischensumme:	€ (Netto) -
		-
4	Kommunikation zwischen den Projektpartnern, Verwaltung und Politik	-
4.1	Abstimmungstermine EP:	€ (Netto) -
4.1	Abstimmungstermine 10 Stück	
4.2	Unterstützung in der Beschlussvorbereitung	
4.3	Zeitplan	
4	Zwischensumme:	€ (Netto) -
		-
	Summe € (Netto)	

Vertragsgrundlagen für Ing.-Vertrag:

- Beschlussvorlagen Plö, RD, Ki
- Gesamtbericht Regionales Entwicklungskonzept
- REK-Projektblatt Masterplan Mobilität

gez. Harald Schwind



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2013/115
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	28.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Masterplan Mobilität			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel-Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um Potentiale und Ressourcen der gesamten Region nachhaltig weiterzuentwickeln. Im REK-Prozess wurden verschiedene Schwerpunkthemen identifiziert, die weiter bearbeitet werden sollen, so auch das Leitthema Moderne Mobilität. Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet das Leuchtturmprojekt Nr. 3: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre (Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Bevor ein gemeinsames Mobilitätskonzept der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Landeshauptstadt Kiel erstellt werden kann, ist es notwendig, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde seinen RNVP weiter voran bringt. Der jetzige Stand des RNVP lässt viele regionale Fragestellungen ungeklärt, so dass eine überregionale Zusammenarbeit derzeit noch zu früh ist.

Der RNVP wurde - um entsprechende Förderungen vom Land zu erhalten- nach dem Beschluss des Kreistags vom 23.09.2013 nun dem Land vorgelegt. Anschließend können die zur Fertigstellung des RNVP noch zu bearbeitenden Punkte, wie z.B. der in der Anlage des RNVP vorgezeichnete Maßnahmenplan Barrierefreiheit, weitergehend bearbeitet werden.

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen für den Masterplan Mobilität ist dem Gutachten die Erarbeitung einer Projektskizze vorzuschalten. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der fachlichen Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Eine finanzielle Förderung sowohl der Projektskizze als auch des Masterplans Mobilität wird angestrebt. Der Umfang der Förderung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar, so dass abzuwarten ist, bis die endgültige Förderungshöhe und Förderungsvoraussetzungen ermittelt werden können.

Neben dem Projekt Masterplan Mobilität soll auch das Leitprojekt regionalwirtschaftliche Potentialanalyse (B202/203) vorangebracht werden. Durch den Sanierungsfall der Rader Hochbrücke und der Sanierung des Kanaltunnels mit den verkehrlichen Belastungen für die Region Rendsburg hat dieses Projekt auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde eine hohe Bedeutung. Da nicht zuletzt die personellen Ressourcen in dem die Projekte betreuenden Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen begrenzt sind, bedarf es einer projektbezogenen Schwerpunktbildung, die aus den oben genannten Gründen nicht im Masterplan Mobilität sondern im Bereich der regionalwirtschaftlichen Potentialanalyse (B202/203) zu sehen ist.

Wenn die oben genannten Voraussetzungen (Förderung des Projektes, Weiterentwicklung RNVP) erfüllt sind, wird seitens der Verwaltung eine Beschlussvorlage für den Regionalentwicklungsausschuss vorgelegt, die sich an die der Projektpartner LH Kiel und Kreis Plön orientiert. Die Vorlagen der LH Kiel und des Kreises Plön wurden dieser Mitteilungsvorlage beigelegt.

Anlage/n:

Beschlussvorlage LH Kiel

Anlage zu der Beschlussvorlage LH Kiel

Beschlussvorlage Kreis Plön



Beschlussvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/323
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	29.07.2014
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Annika Biederbick
Mitwirkend:		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Bildungstarif			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	
	Hauptausschuss	Entscheidung	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung über den „Bildungstarif“ im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfolgt nach Beratung im Ausschuss

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

1. Entstehung

Der Kreistag fasste in der Sitzung am 18.03.2013 den Beschluss, dass die Verwaltung zusammen mit den im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen in der Arbeitsgruppe „Schülerbeförderung“ ein Konzept zur Umsetzung des so genannten Bildungstarifs ausarbeiten soll. In den Sitzungen der Arbeitsgruppe „Schülerbeförderung“ wurden verschiedene Vorschläge besprochen. Danach wurde schlussendlich folgender Ablauf für eine Beanspruchung des „Bildungstarif“ vereinbart:

1. Die Schüler erhalten im Schulsekretariat ihrer Schule ein Informationsblatt und weitere Unterlagen über die Möglichkeit der Förderung durch den „Bildungstarif“.
2. Die Schüler legen ihren Schülerschein und Personalausweis im Sekretariat zum Nachweis ihrer Berechtigung vor.
3. Das Schulsekretariat stellt bei Bedarf einen Nachweis über die Legitimation zur Inanspruchnahme des „Bildungstarifs“ sowie einen Gutschein für die Nutzung des „Bildungstarifs“ aus.
4. Die Schüler legen beide Formulare – Legitimation und Gutschein – und die Schülerstammkarte mit Lichtbild bei der Verkaufsstelle der Verkehrsunternehmen

vor und erhalten die Fahrkarte zum anteiligen Preis in Höhe von 80%. In der Verkaufsstelle des Verkehrsunternehmens werden die Legitimation und die Schülerstammkarte abgeglichen.

Zudem erklärten sich die im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde tätigen Verkehrsunternehmen bereit, Verkaufsstellen für die entsprechend vergünstigten Fahrkarten an die Berechtigten an nachfolgend aufgeführten Standorten zur Verfügung zu stellen:

- Rendsburg: Büros der Fa. Stadtverkehr RD, am ZOB u. Aalborgstraße 63 – 71
- Eckernförde: Büro der Fa. Stadtverkehr Eck, Rosseer Weg 20
- Kiel: Büro der Autokraft GmbH Kiel, Hamburger Chaussee 10
- Schacht-Audorf: Büro der Fa. Graf Recke Reisen, Rudolf-Diesel-Straße 10
- Kellinghusen: Büro der Fa. die linie GmbH, Overndorfer Straße 52
- Bordesholm: Büro der Fa. Rope-Reisen GmbH & Co.KG, Diestelstraße 4

Zusätzlich boten die Verkehrsunternehmen mobile Verkaufsstellen an, die nahe den Schulen bereitstehen würden. Als mögliche Standorte wurden seitens der Verkehrsunternehmen vorgeschlagen:

- Gettorf
- Bordesholm
- Hohenwestedt
- Kronshagen
- Altenholz
- Nortorf

Die Vorschläge der Arbeitsgruppe wurden ausgearbeitet und dem Kreistag zur Entscheidung vorgelegt. Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde entschied in der Sitzung am 29.04.2013, für Schülerinnen und Schülern der Klassen 11 – 13 bis zum Ende des Schuljahres, in dem das 18. Lebensjahr vollendet wird, an Allgemeinbildenden Schulen und an den BBZ allen Schülerinnen und Schülern mit einer schulischen Ausbildung (AVJ, BVM, BEK, BGJ, BFS I, BFS III, BG, FOS, BOS, FS) einen „Bildungstarif“ für Bus und Bahn in Höhe von 20% des Preises für eine Schülermonatskarte zu gewähren. Voraussetzung ist, dass der Wohnort des Schülers bzw. der Schülerin im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt und dass die Wohngemeinde nicht die Gemeinde des Schulortes ist. Die Preisdifferenz trägt der Kreis Rendsburg-Eckernförde.

2. Haushaltsmittel

Nach einer Umfrage an den Allgemeinbildenden Schulen und an den BBZ im Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde sowie an den umliegenden Schulen (Heide, Neumünster, Kiel, Kappeln, Schleswig, Flensburg, Itzehoe u.a.), die von Schülerinnen und Schülern aus dem Kreisgebiet besucht werden, wurde mit 3.400 Schülerinnen und Schülern, denen der „Bildungstarif“ zustehen würde, sowie durchschnittlichen Kosten pro Fahrkarte in Höhe von 130,- € geplant. Im Kreishaushalt wurden daraus abgeleitet ab 2013 Ansätze in Höhe von 440.000,- € gebildet.

3. Umsetzung

Bekanntgabe durch Informationsblätter, Zeitung, telefonische Beratung und Internet

Die Kreisverwaltung hat ein Informationsblatt mit allen Angaben über den „Bildungstarif“ und der Standorte der Verkaufsstellen für die Schülerinnen und Schüler und deren Eltern an die Schulen weitergeleitet. Dieses Informationsblatt ist an folgenden Tagen aktualisiert und erneut ausgegeben worden: 20.06.2013, 09.08.2013, 20.08.2013, 17.09.2013, 17.10.2013, 30.10.2013, 05.11.2013. Die Standorte und Öffnungszeiten der mobilen Verkaufsstellen sind im Übrigen auf der Homepage des Kreises und über einen Link auf der Homepage der Fa. Autokraft zu finden. Zusätzlich wurde über den „Bildungstarif“ in der Presse berichtet.

Des Weiteren stand das Schulamt für Beratungen und telefonische Auskünfte den Schulen und Bürgern dauerhaft zur Verfügung. Bei Anfragen einer finanziellen Unterstützung für Vollzeitschüler verweisen auch andere Dienststellen des Kreises (z. B. Fachgruppe Bafög, Jobcenter u.a.) auf die Möglichkeit des „Bildungstarifs“.

Sachbearbeitung

Die Schüler legen beide Formulare – Legitimation und Gutschein – und die Schülerstammkarte mit Lichtbild bei der Verkaufsstelle der Verkehrsunternehmen vor und erhalten die Fahrkarte zum anteiligen Preis in Höhe von 80%. Die Verkehrsunternehmen erhalten den Gutschein im Original und erstellen zum Ende eines jeden Monats eine Abrechnung zum anteiligen Betrag in Höhe von 20%. Die Abrechnung und die Gutscheine werden dann an den Kreis Rendsburg-Eckernförde gesandt. Die Rechnungsbeträge werden nach Prüfung der Anzahl der Gutscheine an die Verkehrsunternehmen gezahlt. Im Nachhinein folgt die sachliche Prüfung auf die Berechtigung der Inanspruchnahme des „Bildungstarifs“.

Bezüglich der Abrechnung des „Bildungstarifs“ mit der Deutschen Bahn für Schülerinnen und Schüler, die ausschließlich Nutzer der Bahn sind, ist nur eine direkte Abrechnung beim Schulamt möglich. Der durch die Deutsche Bahn bereits gewährte Schülerrabatt wird bei der Ermittlung der Förderung in Höhe von 20% berücksichtigt.

Gespräche

Im Schuljahr 2013/2014 haben fortlaufend Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen und den Schulsekretariaten stattgefunden, um Erfahrungswerte zu sammeln und Verbesserungs- und Änderungsvorschläge anzunehmen, um so eine positive Entwicklung des „Bildungstarifs“ zu bewirken.

4. Aktueller Sachstand

- siehe Bildungstarif Schuljahr 2013/2014 (Anlage 1)
- siehe Regionale Inanspruchnahme des Bildungstarifs (Anlage 2)
- siehe Aktuelle Standorte der Verkaufsstellen (Anlage 3)

5. Anmerkungen

Im Zuge der Umsetzung des „Bildungstarifes“ wurden verschiedene Aspekte seitens der Verkehrsunternehmen, der Schüler und der Eltern an die Verwaltung herangetragen oder wurden von der Verwaltung festgestellt, die einer Prüfung mit dem Ziel der Optimierung unterzogen werden sollen:

- mobile Verkaufsstellen wurden nicht in dem erwünschten Maße angenommen, wengleich zum Ende des Monats nochmals mobile Verkaufsstellen angeboten,

Tage und Uhrzeiten wieder bei der Autokraft und beim Kreis auf der Homepage bekannt gegeben wurden.

- Es wurde die Einrichtung weiterer Verkaufsstellen, insbesondere im südwestlichen Kreisgebiet, angeregt, um kürze Anfahrtswege zu erreichen.
- Bei den mobilen Verkaufsstellen wurden für berufstätige Eltern weitreichendere Verkaufszeiten vorgeschlagen.
- Die Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung ist weiter zu optimieren, so dass die Verwaltung bei Veränderungen der Verkaufsstellen frühzeitig hierauf entweder reagieren oder dies kommunizieren kann.
- Die Abrechnung der Gutscheine hat beim Schulamt zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand geführt. 36 Rückforderungen waren erforderlich. Aufgrund des komplexen Umsetzungsverfahrens des „Bildungstarifs“ erfolgten durch Eltern, Schüler und Schulen viele telefonische Anfragen, die einer zeitaufwendigen Beratung bedurften.
- Zusätzlich erhöhte sich der Verwaltungsaufwand bei der Prüfung der Klassenbezeichnung, da auf den ersten Blick nicht zu erkennen war, ob es sich um eine unentgeltliche berufsvorbereitende Maßnahme gehandelt hat, die nicht gefördert wird.
- Der Informationsfluss mit den Schulen war anfänglich trotz der Bemühungen des Schulamtes stockend. Insbesondere konnten in der Kommunikation mit den Schulträgern nur begrenzte Erfolge erzielt werden.

6. Fazit

Hinsichtlich der meisten unter Ziffer 5. genannten Optimierungsansätze wird es in erster Linie darum gehen, mit den Verkehrsunternehmen und den Schulen/Schulträgern die Kommunikation zu verbessern und ggf. weitergehend mit diesen zu verhandeln.

Hervorzuheben ist aber, dass der „Bildungstarif“ von den Antragstellern positiv aufgenommen und bewertet wurde.

Im zweiten Schulhalbjahr wurde spürbar mehr nachgefragt, und es erfolgten mehr Antragseingänge. Diese Tendenz wird auch durch den Mittelabfluss deutlich.

Des Weiteren kamen seitens der Eltern und auch der Schulen gegen Ende des Schuljahres vermehrt Nachfragen über die Fortsetzung des „Bildungstarifs“.

Unter Vernachlässigung gegenwärtig noch ausstehender Einzelabrechnungen wird auf der Grundlage des bisherigen Mittelabflusses für das abgelaufene Schuljahr 2013/2014 resümiert, dass von den Anspruchsberechtigten ca. 12 % die Leistung auch tatsächlich in Anspruch genommen haben.

Finanzielle Auswirkungen:

siehe Anlage 1

- Anlage/n:**
- Anlage 1 : Bildungstarif Schuljahr 2013/14
 - Anlage 2 : Regionale Inanspruchnahme des Bildungstarifs
 - Anlage 3 : Aktuelle Standorte der Verkaufsstelle

"Bildungstarif" Schuljahr 2013/14

Anlage 1

	Anträge beim Kreis	Anträge bei Verkehrsunternehmen	Anträge Gesamt	Annahmen
Schüler	109	314	423	3.400
Kosten	11.510,30	39.331,09	50.841,39	440.000,00
durchschnittliche Kosten in € / Schüler	105,60	125,26	120,19	130,00
<p><u>Legende:</u> Bei den Verkehrsunternehmen wurden im Schuljahr 2013/14 3.451 Monatsgutscheine ausgegeben. Es wird davon ausgegangen, dass im Monat Juli aufgrund der Ferien keine Gutscheine in Anspruch genommen wurden. Dementsprechend müssten (3.451/11 = 313,73) ca. 314 Schülerinnen und Schüler den Bildungstarif in Anspruch genommen haben.</p>				

Regionale Inanspruchnahme des "Bildungstarifs"

Anlage 2

Region	Schülerzahl Kreis	Schülerzahl Verkehrsuntern.	Schülerzahl Gesamt	Anteil in %
Schlei-Ostsee / Eckernförde	5	38	43	10,2
Hüttener Berge	9	35	44	10,4
Dänischer Wohld/Dänischenhagen/Altenholz	4	28	32	7,6
Achterwehr/Eiderkanal/Kronshagen	8	26	34	8,0
Rendsburg/Fockbek/Hohner-Harde	6	57	63	14,9
Jevenstedt/Nortorfer Land	22	66	88	20,8
Flintbek/Bordesholm/Molfsee	30	35	65	15,4
Mittelholstein	25	29	54	12,8
Insgesamt	109	314	423	100

Anlage 3**Standorte der Verkaufsstellen:**

Stand: 22.07.2014

- Rendsburg: Büros der Fa. Stadtverkehr RD, am ZOB / Röhlingsplatz 2 – 3
Büro der Fa. Autokraft GmbH Rendsburg, Aalborgstraße 63 - 71
- Eckernförde: Büro der Fa. Taxi Ottenberg, Rosseer Weg 7- 9
- Kiel: Büro der Autokraft GmbH Kiel-Wellsee, Bunsenstraße 2
- Schacht-Audorf: Büro der Fa. Graf Recke Reisen, Rudolf-Diesel-Straßen10
- Kellinghusen: Büro der Fa. die linie GmbH, Overndorfer Straße 52
- Bordesholm: Büro der Fa. Rope-Reisen GmbH & Co.KG, Diestelstraße 4
- Hohenwestedt: Büro der Fa. Rope-Reisen GmbH & Co.KG, Lehrberg 3
- Schacht-Audorf: Büro der Fa. Graf Recke Reisen, Rudolf-Diesel-Straße 10

Standorte mobiler Verkaufsstellen:

- Gettorf
- Hohenwestedt
- Kronshagen
- Altenholz
- Nortorf



Fachbereich: FD 2.5 Kommunalaufsicht
Sachbearbeitung: und Feuerwehrwesen
Telefon: Klaus Behrens
E-Mail: 04331/202-344
klaus.behrens@kreis-rd.de

NIEDERSCHRIFT **-Öffentlicher Teil-**

Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses

Sitzungstermin: Mittwoch, 27.08.2014
Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr
Sitzungsende: 18:30 Uhr
Ort, Raum: Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg,
Sitzungssaal 2

Vorsitz

Albrecht , Tim

reguläre Mitglieder

Langer , Klaus

Fandrey , Eike

Fries , Lothar

Kahle , Thomas

Klimach-Dreger , Martin

Koch , Holger Norbert

Kolls , Jens

entschuldigt

Scherbarth , Kurt

Sieh-Petersen , Karola

entschuldigt

Storch , Susanne

Tretbar-Endres , Martin

entschuldigt

Wendel , Ingrid

stellvertretende Mitglieder

Büchert , Peter

Eggert , Wilhelm

Faust , Niels

entschuldigt

Jessen , Dieter

entschuldigt

Kaufmann , Ralf

Ostermeyer , Christiane

entschuldigt

Paulsen , Sönke-Peter
Rohwer , Michael
Schlegelberger-Erfurth , Regine entschuldigt
Schlömer , Christian
Steckel , Raoul entschuldigt
Tank , Manfred entschuldigt
van den Toren , Gerrit

Verwaltung

Breuer , Volker
Kruse Dr., Martin
Rennekamp , Barbara

Gäste

Müller , Hans
Schaffner , Klaus

Politik

Last , Hans-Werner
Lüth , Hans-Jörg
Rösener , Armin

Tagesordnung:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Genehmigung der Niederschriften über die Sitzungen am 25.06.2014 und 23.07.2014
4. Klimaschutzteilkonzept "Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg" VO/2014/250-001
5. Regionalkonferenz zur Landesentwicklungsstrategie "Schleswig-Holstein 2030" VO/2014/291
6. Beteiligungsverfahren landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) VO/2014/327
7. Masterplan Mobilität VO/2014/322
8. Bildungstarif VO/2014/323
10. Verschiedenes

Protokoll:

zu 1 Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 17 Uhr und stellte fest, dass der Ausschuss beschlussfähig sei. Einwendungen gegen Form und Frist der Einladung wurden nicht erhoben. Der Ausschuss beschloss wegen der Präsenz der Belegschaft der Firma T. H. Sievers Stadtverkehr einstimmig, den nichtöffentlichen Tagesordnungspunkt 9 (Vergabeverfahren Stadtverkehr Rendsburg) auf Punkt 4 vorzulegen und die Themen 4-8 nach hinten zu verschieben.

zu 2 Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Anfragen vor.

zu 3 Genehmigung der Niederschriften über die Sitzungen am 25.06.2014 und 23.07.2014

Gegen die Protokolle vom 25.06.2014 und 23.07.2014 wurden keine Einwände erhoben. Somit gelten die Niederschriften als genehmigt.

zu 4 Klimaschutzteilkonzept "Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg" VO/2014/250-001

Herr Breuer berichtete und verwies auf die Mitteilungsvorlage.

zu 5 Regionalkonferenz zur Landesentwicklungsstrategie "Schleswig-Holstein 2030" VO/2014/291

Herr Breuer berichtete und verwies auf die Darstellung im Internet unter http://www.schleswig-holstein.de/STK/DE/Schwerpunkte/Landesplanung/AktuelleProjekte/Landesentwicklungsstrategie/landesentwicklungsstrategie_node.html .

Herr Breuer berichtete ergänzend, dass die Landesentwicklungsstrategie nach den Vorstellungen des Landes im Frühjahr 2015 erarbeitet sein solle.

zu 6 Beteiligungsverfahren landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) VO/2014/327

Herr Breuer verwies auf die Mitteilungsvorlage und berichtete, dass die Eröffnung der neuen Bahnhaltepunkte nach einer aktuellen Veröffentlichung der LVS statt am 14. Dezember 2014 nunmehr für Anfang 2015 geplant sei.

Herr Kruse erläuterte die Beschlussvorlage.

Herr van den Toren wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass er am 26.08.2014 einziger Vertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde beim Treffen zur Potentialanalyse gewesen sei und sich für die Zukunft eine regere Beteiligung wünsche.

Beschluss:

Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird zugestimmt.

Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach der Förderung verbleibenden Kosten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Herr Breuer führte in das Thema unter Einbeziehung der Vorlage ein. Zur Frage, ob die Maßnahme intensiv beworben worden sei, verwies Herr Breuer auf das Gebot der Sparsamkeit. Alle Schulen seien mit der Information der Schüler beauftragt und auf der Internetseite des Kreises <http://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/bildung-kultur/schulamt.html> sei das Verfahren beschrieben.

Der Ausschuss erteilte der Verwaltung den Auftrag, die Auswirkungen des Bildungstarifs ohne Altersbeschränkung zu beurteilen.

Herr Breuer machte abschließend darauf aufmerksam, dass die verwaltungsseitigen Erfahrungen mit der Umsetzung des Bildungstarifs gezeigt hätten, dass eine Fortführung des Bildungstarifs in dieser oder in modifizierter Form ohne eine Anpassung beim Personal nicht sichergestellt werden könne. Es bestand Einigkeit, dass vor einer Beschlussfassung zunächst weitere Beratungen in den Fraktionen erfolgen sollen.

Es wurde einstimmig mit zwei Enthaltungen der folgende Beschluss gefasst:

Beschluss:

- 1) Grundsätzlich ist sich der Ausschuss darüber einig, dass eine europaweite Ausschreibung zwingend erforderlich ist.
- 2) Unabhängig davon wird der Firma TH Sievers Stadtverkehr GmbH bis zum 12. September 2014 die Möglichkeit zu einer Stellungnahme gegeben, bevor der Ausschuss am 01. Oktober 2014 abschließend entscheidet.

- 3) Die Verwaltung beginnt umgehend mit den Vorbereitungen einer Ausschreibung.
- 4) Der Ausschuss gewährleistet, dass diese Ausschreibung transparent erfolgen wird.

zu 10 Verschiedenes

Der Vorsitzende berichtete, dass die nächste Sitzung des Ausschusses am 01.10.2014 im Naturpark Aukrug stattfinden werde. Ab 16:00 Uhr erfolge eine Führung, woran sich dann ab 17:00 Uhr die Ausschusssitzung anschließen werde. Von Frau Kluck werde im September noch ein Treffen im Naturpark geplant.

Herr Breuer berichtete über einen strittigen Fall im Rahmen der Übernahme von Schülerbeförderungskosten. Nachdem über einen betreffenden Widerspruch verwaltungsseitig abschlägig entschieden worden sei, hätten die Eltern nunmehr die Änderung der Schülerbeförderungssatzung zu ihren Gunsten beantragt. Da die Satzung keine entsprechende Ausnahmeregelung enthalte und im konkreten Einzelfall die Sachlage eindeutig sei, habe sich für die Verwaltung kein Ermessensspielraum ergeben. In Abstimmung mit dem Vorsitzenden und dem Ausschuss solle der Schriftverkehr im nichtöffentlichen Teil als Anlage der Niederschrift beigefügt werden.

Herr van den Toren regte an, die Anhänge der Protokolle zukünftig nur noch in Allris als Pdf-Dokumente zur Verfügung zu stellen, um im Sinne der Umweltverträglichkeit Ressourcen zu schonen.