

Öffentliche Bekanntmachung

einer **Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch den 15.07.2015 um 17:00 Uhr** im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Sitzungssaal 1

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Genehmigung der Niederschriften über die Sitzungen am 29.04.2015 und 10.06.2015
4. Neueröffnung der Bahnhaltepunkte zwischen Kiel - Rendsburg
- 4.1. Ergebnispräsentation der Fahrgastbefragung auf der Strecke Kiel - Rendsburg
- 4.2. Vorstellung des Konzeptes zur Verbesserung der Busanbindung der neu eröffneten Haltepunkte
5. Sachstand Masterplan Mobilität der KielRegion
6. Modellvorhaben des Bundes "Langfristige Sicherung und Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen"
7. Wirtschaftsförderung im Kreisgebiet
8. Verschiedenes



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2015/505-001
	Status:	öffentlich
Federführend: FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Datum:	26.06.2015
	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Sebastian Krug
Mitwirkend:	öffentliche Mitteilungsvorlage	
Sachstand Masterplan Mobilität der KielRegion		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzierung

Die Vorstudie für die Aufstellung eines Masterplans Mobilität in der Kiel Region empfiehlt für die Finanzierung zwei Förderprogramme. Zu einem könnte der Masterplan Mobilität als Projekt gemeinsam mit einer Hochschule im Förderprogramm „Kommune Innovativ“ umgesetzt werden oder als Klimaschutzteilkonzept.

Die Kiel Region hat gemeinsam mit der Ostfalia Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Salzgitter in Kooperation mit Christian-Albrechts-Universität einen Förderantrag für das Programm „Kommune Innovativ“ gestellt.
Die Förderquote beträgt hier 100%

Darüber hinaus hat die Kiel Region ebenfalls einen Förderantrag für ein Klimaschutzteilkonzept gestellt.

Die Förderquote beträgt hier 50%. Der Eigenanteil wird sich auf die zwei Städte (Kiel und Neumünster) sowie die zwei Kreise (Rendsburg-Eckernförde und Plön) verteilen.
Nach momentanem Stand würde der Eigenanteil für den Kreis Rendsburg-Eckernförde bei mindestens 50.000 Euro unter Beteiligung der nah.SH und maximal 70.000 Euro ohne Beteiligung der nah.sh liegen.
Eine Entscheidung der nah.sh über die finanzielle Beteiligung und deren möglicher Höhe steht noch aus.

Bisher liegen für beide Anträge noch keine Förderzusagen vor, diese werden im 3 Quartal 2015 erwartet und die Kiel Region wird nach erfolgter Förderzusage mit einem Finanzierungsplan an die Gremien des Kreises Rendsburg-Eckernförde heran treten.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Sachverhalt:

Die KielRegion hat das Regionale Entwicklungskonzept (REK) als gemeinsame Strategie erarbeitet. In den im Prozess entstandenen Facharbeitsgruppen sind Leitprojekte entwickelt worden. So ist der Masterplan Mobilität als Leitprojekt aus dem REK-Prozess hervorgegangen und soll sich mit dem Leitthema 'Moderne Mobilität' beschäftigen.

In der Mitteilungsvorlage für den Regionalentwicklungsausschuss vom 28.10.2013 (VO/2013/115) wurde darüber informiert, dass im Vorwege des Masterplans Mobilität eine Projektskizze erstellt werden soll. Damit sollte ein Abstimmungsprocedere zwischen den Gebietskörperschaften dem eigentlichen Planungsprozess vorgeschaltet werden. Die unterschiedlichen Ausgangslagen, die sich unterscheidenden Erwartungen an einen Masterplan sollten harmonisiert werden im Sinne eines gemeinsamen Entwicklungsziels. Mit Hilfe der Vorstudie zum Masterplan Mobilität erfolgt nun die Klärung der Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Die Vorstudie für die Aufstellung eines Masterplans Mobilität in der Kiel Region wurde durch die Kiel Region GmbH ausgeschrieben und an die Planersocietät als Auftrag vergeben. Die inhaltliche Federführung des Projektes hat das Tiefbauamt der Stadt Kiel übernommen, während die organisatorische Leitung auf Seiten der Kiel Region GmbH lag. Zur Begleitung des Erstellungsprozesses wurde ein Projektteam gegründet in dem verschiedene Fachexperten der Region in regelmäßigen Sitzungen den Stand des Projektes und die weiteren Ziele besprachen. Darüber hinaus lud die Kiel Region zu einer Facharbeitsgruppe Verkehr ein, in der mit über 40 Teilnehmern über die Erwartungen die an einen Masterplan Mobilität gestellt werden diskutiert wurde.

Alle Ergebnisse des Projektteams und der Facharbeitskreise sowie die von der Planersocietät erstellte umfangreiche Analyse der vorhandenen Daten zum Thema Mobilität flossen in den jetzt vorliegenden Abschlussbericht zur Vorstudie ein.

Weiteres Vorgehen:

Zeitplan

Der Masterplan Mobilität soll in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Bisher wird als Beginn für das Projekt der Januar 2015 anvisiert.

Anlage/n:

Vorstudie Mobilität der KielRegion

Vorschlag für Leistungsbeschreibung Masterplan Mobilität

Vorstudie für die Aufstellung eines Masterplans Mobilität in der Kiel Region



Auftraggeber:

Kiel Region GmbH
Janet Sönnichsen, Knut Voigt
Fraunhoferstraße 2
D-24118 Kiel

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Anne Mechels
Dipl.-Ing. Sebastian Schröder

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	5
1 Einleitung	6
2 Grundlagenermittlung	8
2.1 Begrifflichkeiten.....	8
2.1.1 'Moderne Mobilität'.....	8
2.1.2 'Masterplan Mobilität'	9
2.2 Organisationsstrukturen.....	10
2.2.1 Als Grundlage für die zukünftige Kooperation im Bereich Verkehr wurden die Organisationsstrukturen und Personalkapazitäten recherchiert.Kreis Plön.....	10
2.2.2 Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	10
2.2.3 Landeshauptstadt Kiel	11
2.2.4 Stadt Neumünster.....	11
2.2.5 Regionalmanagement KielRegion	12
2.2.6 Fazit zur Gliederung im Bereich Verkehr	13
2.3 Arbeitsgrundlagen.....	14
2.4 best practice-Beispiel	15
2.4.1 VEP pro Klima Region Hannover.....	16
2.4.2 Regionaler VEP Kassel	16
2.4.3 SMOT Luxemburg (Schéma de mobilité transfrontalière).....	17
2.4.4 Stadsregio Arnhem-Nijmegen (NL).....	18
2.5 Projektteam, Fachgespräche und Workshop Facharbeitsgruppe Verkehr	19
2.5.1 Projektteam.....	19
2.5.2 Fachgespräche	20
2.5.3 Workshop FAG Verkehr am 26.01.2015.....	20
2.6 Fazit zur Grundlagenermittlung.....	24
3 Projektskizze	25
3.1 Handlungsschwerpunkte für die Moderne Mobilität	25
3.2 Verkehrsmodell.....	26
3.3 Projektsteuerung	26
3.4 Grundgerüst und Leistungsbeschreibung für einen Masterplan Mobilität.....	28
3.5 Beteiligungsverfahren.....	31
3.5.1 Beteiligungsverfahren VEP Bremen.....	31

3.5.2	Beteiligungsverfahren Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt.....	32
3.5.3	Beteiligungsverfahren Verkehrsentwicklungsplan ProKlima Region Hannover	33
3.5.4	Vorschlag für ein Beteiligungskonzept.....	34
3.6	Kostenermittlung und Kostenschlüssel	34
3.6.1	Kostenermittlung	34
3.6.2	Kostenschlüssel	35
3.7	Förderkulisse	36
3.7.1	„Kommunen innovativ“	36
3.7.2	Klimaschutzteilkonzept Mobilität.....	37
3.8	Zeitplanung und Ablauf.....	37
4	Fazit	40
5	Quellenverzeichnis	42
A	Leistungsbeschreibung.....	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Organisationsstruktur im Regionalmanagement (RM) der KielRegion	12
Abbildung 2: Leitthemen und Leitprojekte aus dem Regionalen Entwicklungskonzept	14
Abbildung 3: Ablauf des Workshops der FAG Verkehr am 26.01.2015.....	21
Abbildung 3: Fotodokumentation der Diskussionsergebnisse im Workshop am 26.01.15	22
Abbildung 3: Potenziale und Mehrwert eines regionalen Masterplans Mobilität.....	24
Abbildung 6: Handlungsfelder für den Masterplan Mobilität der KielRegion	25
Abbildung 7: Projektsteuerung im Rahmen der Vorstudie.....	27
Abbildung 8: Entwurf Projektsteuerung für den regionalen Masterplan Mobilität (Einstieg).....	27
Abbildung 9: Möglichkeit zur mittelfristigen Entwicklung der Projektsteuerung.....	28
Abbildung 10: langfristige Perspektive einer umsetzungsorientierten Projektsteuerung.....	28
Abbildung 11: Bedeutung von strategisch-konzeptioneller Ebene und Maßnahmenebene bei kleinen und großen Planungsräumen.....	29
Abbildung 12: Vorschlag für den Kostenschlüssel, Aufwandsentschädigung berücksichtigt....	36
Abbildung 13: Ablauf- und Zeitplanung	38
Abbildung 14: Ablauf- und Zeitplanung als Klimaschutzteilkonzept.....	39
Abbildung 15: Themen in der KielRegion.....	40
Abbildung 16: ein Masterplan Mobilität für die KielRegion	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schlüsselbegriffe in anderen Bundesländern und auf Bundesebene.....	8
Tabelle 2: Ansätze zur Ableitung eines Kostenschlüssels	35

1 Einleitung

Die KielRegion hat in einem dialogorientierten Verfahren das Regionale Entwicklungskonzept (REK) als gemeinsame Strategie erarbeitet. In mehreren Facharbeitsgruppen sind Leitprojekte entwickelt worden. So ist der Masterplan Mobilität als Leitprojekt aus dem REK-Prozess hervorgegangen und soll sich mit dem Leitthema 'Moderne Mobilität' beschäftigen.

Die KielRegion weist eine polyzentrale Raumstruktur auf, aus der sich unterschiedliche Mobilitätsansprüche ergeben. Während sich im ländlichen Raum insbesondere Herausforderungen aus dem demografischen Wandel im Hinblick auf die Daseinsvorsorge und Vorhaltung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs bzw. dessen Finanzierung ergeben, stehen im urbanen Raum die verkehrsbedingten Belastungen, Fragen der Leistungsfähigkeit sowie der Flächenkonkurrenz im Vordergrund. Gleichzeitig können diese Aufgaben aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt-Land-Stadt nicht unabhängig voneinander gelöst werden. Um zukunftsfähige und tragfähige Lösungen zu erreichen bedarf es einer gemeinsamen Mobilitätstrategie, die mit dem Masterplan Mobilität erarbeitet werden soll.

Ein Projektblatt beschreibt im REK das Leitprojekt mit der Aufgabe der Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der innerregionalen Verkehre, verweist auf Schnittstellen zu anderen Themen und benennt Ansprechpartner. Als Entwicklungsziele werden benannt die Sicherung einer adäquaten intra-, inter- und überregionalen Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Wirtschafts- und Tourismusverkehre, die Verbesserung des innerregionalen Mobilitätsangebotes unter demographischen und Nachhaltigkeitsaspekten zur Sicherstellung einer zuverlässigen, sicheren und kostengünstigen Mobilität und Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren und Randbereichen sowie die Effizienzerhöhung der Verkehrsverwaltung durch Schaffung einer gemeinsamen Verkehrsplanung und eines gemeinsamen Verkehrsmanagements. Projektziele sollen die Sicherstellung einer guten inter- und intraregionalen Erreichbarkeit, einer guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und die Stärkung der regionsinternen Kooperation und Identität sein.

Die Projektpartner der KielRegion haben sich an der zehnten repräsentativen Verkehrsbefragung der TU Dresden (Mobilität in Deutschland - SrV 2013) beteiligt und damit eine belastbare Datengrundlage für die weitere Kooperation im Bereich Verkehr geschaffen.

Mit der vorliegenden Vorstudie wurde eine Projektskizze für den regionalen Masterplan Mobilität in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie den beteiligten Städten und Kreisen erarbeitet. In einem Workshop ist diese der Facharbeitsgruppe Verkehr¹ vorgestellt worden, die in anschließenden Diskussionen ihre Erwartungen und Visionen zu dem Projekt zusammengetragen hat.

Der Aufsichtsrat der KielRegion hat im Februar 2015 die Umsetzung des regionalen Masterplans Mobilität beschlossen.

¹ Die Facharbeitsgruppe Verkehr ist ein Fachgremium im Rahmen des Regionalmanagements. Neben Vertreter/innen der an der KielRegion beteiligten Städte und Kreise sind Verbände, Fachleute und kreisangehörige Kommunen eingeladen.

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erreichen ist ein enger Planungsdialog vorgesehen, an dem alle relevanten Akteure in der Region beteiligt werden. Eine zentrale Aufgabe des Masterplans Mobilität besteht darin, die große Zahl der unterschiedlichen Akteure zu vernetzen und eine effiziente und konstruktive Kooperation im Bereich der Mobilität zu erreichen. Der Masterplan Mobilität ist integriert angelegt und soll die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg sowie zwischen den Fachrichtungen (Verkehrsplanung, Klimaschutz, Stadtplanung, Wirtschaft) verknüpfen. Konkret liegen umfassende Konzepte und Planungen vor bzw. werden parallel bearbeitet, die es inhaltlich mit dem Masterplan Mobilität zu überschneiden gilt.

Der Masterplan Mobilität agiert aufgrund des regionalen Betrachtungsraums vor allem auf der strategisch-konzeptionellen Ebene. Für die Maßnahmenebene heißt dies, dass die regionale Kooperation gestärkt und regionale Handlungsansätze im Sinne von (Pilot-)Projekten betrachtet werden.

2 Grundlagenermittlung

Um die Aufgabenstellung für den regionalen Masterplan Mobilität zu erfassen, wurden im Rahmen der Vorstudie Grundlagen ermittelt. Diese umfassen die Organisationsstrukturen in den Verwaltungen der beteiligten Gebietskörperschaften sowie zu berücksichtigende Konzepte, Planungen und Projekte. Die Recherche guter Beispiele regionaler Mobilitätsstrategien dient der Vorbild-Funktion bzw. Orientierungshilfe. Im Laufe der Vorstudie wurden außerdem einige Expertengespräche geführt und Akteure aus der Region mit einem Workshop der Facharbeitsgruppe Verkehr in die Entwicklung der Projektskizze einbezogen.

2.1 Begrifflichkeiten

Im Sinne einer Verifizierung der Aufgabenstellung wurden Begrifflichkeiten, die im REK-Prozess eingeführt wurden, überprüft. Dies umfasste das Leitthema "Moderne Mobilität" sowie den Begriff "Masterplan Mobilität".

2.1.1 'Moderne Mobilität'

Begriffe, die mit *Moderner Mobilität* assoziiert werden, sind häufig technikaffin wie z. B. Elektromobilität, E-Bike, alternative Antriebstechniken, Technologie, Effizienz, Smart-Mobility, Carsharing, IuK-Technik, Verkehrsmanagement. Gleichzeitig steht Modernität auch für eine Zukunftsorientierung und Anpassungsfähigkeit an aktuelle und zukünftige Herausforderungen, womit Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt werden und Begriffe wie Suffizienz, barrierefreier ÖPNV sowie Inter- und Multimodalität zu ergänzen sind.

Die Recherche der in anderen Bundesländern und auf Bundesebene genutzten Schlüsselbegriffe zeigt, dass unter anderem auch dort der Begriff der Modernen Mobilität gebräuchlich ist.

Tabelle 1: Schlüsselbegriffe in anderen Bundesländern und auf Bundesebene

Ministerium	Schlüsselbegriff
BMVI	Nachhaltige Mobilität
Nordrhein-Westfalen	Moderne Mobilität, nachhaltige Mobilität
Niedersachsen	Mobilität dauerhaft erhalten und nachhaltig gestalten
Hessen	Mobiles Hessen
Baden-Württemberg	Nachhaltige Mobilität
Rheinland-Pfalz	Mobilität und ländliche Räume, integrierte Verkehrslösungen

Es ist als Vorteil einzuschätzen, dass der Begriff der Modernen Mobilität im REK-Prozess nach differenzierten Diskussionen als neutral bevorzugt und eingeführt wurde. Unter Moderner Mobilität können unterschiedlichste Themen subsummiert werden. Somit wird im Rahmen der Vorstudie empfohlen, an dem Leitthema Moderne Mobilität festzuhalten.

2.1.2 'Masterplan Mobilität'

Masterplan ist ein Begriff aus der Stadtplanung. Ähnliche (früher verwendete) Bezeichnungen für informelle Planungsinstrumente waren "Rahmenplanung", "Leitplanung", "Entwicklungsplanung". Mit einem Masterplan können planerische Strategien entwickelt und Handlungsvorschläge erarbeitet werden.

Mobilität ist ein positiv besetzter Begriff, der in zahlreichen Zusammenhängen genutzt wird. In der Verkehrsplanung versteht man hierunter alle Bereiche, die mit den Motiven der Beweglichkeit von Menschen zu tun haben.

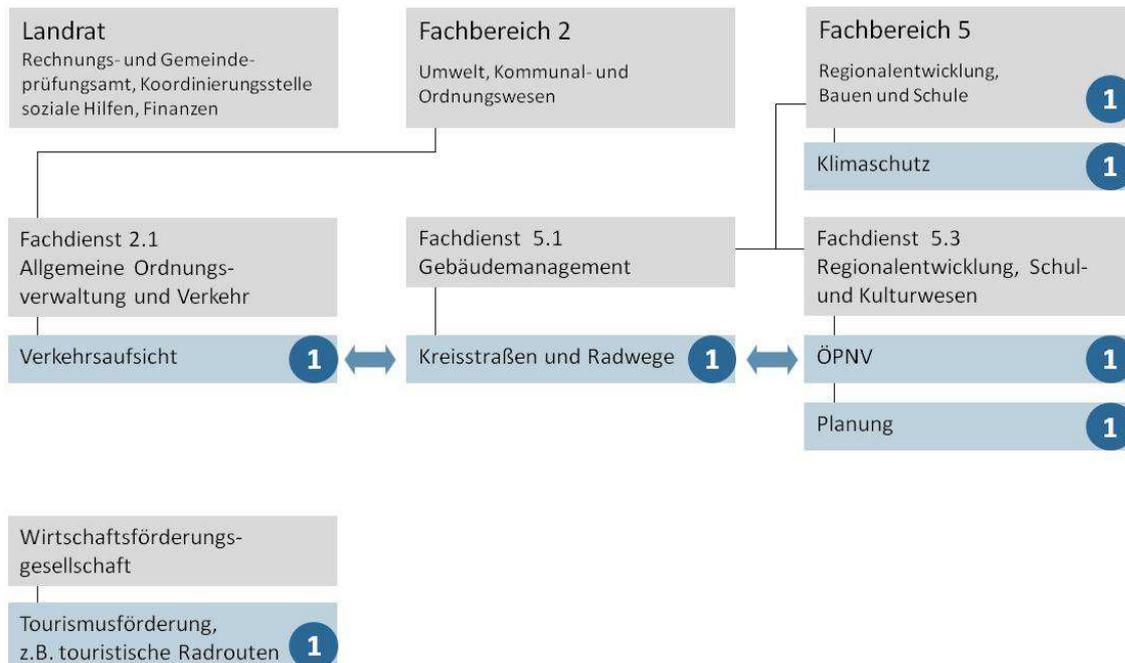
Masterplan Mobilität wird synonym verwendet für Verkehrsentwicklungsplan o. ä. Strategiepapiere in der Verkehrsplanung. Es ist ein moderner Planungsbegriff, der sehr gut zu einem regionalen Strategieplan passt.

2.2 Organisationsstrukturen

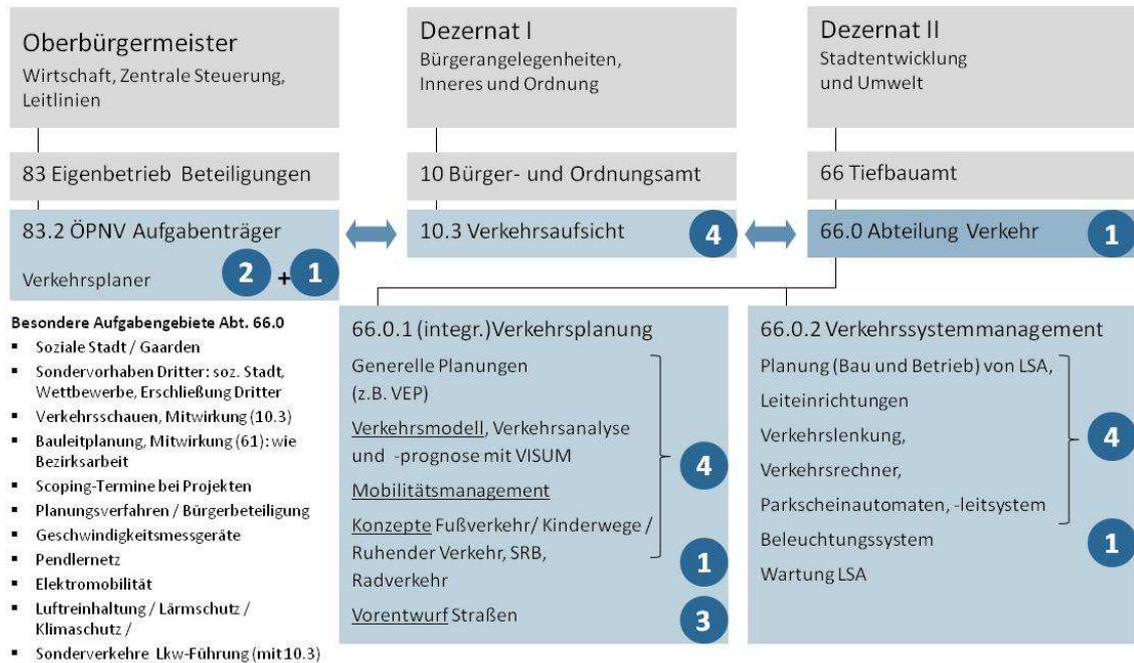
2.2.1 Als Grundlage für die zukünftige Kooperation im Bereich Verkehr wurden die Organisationsstrukturen und Personalkapazitäten recherchiert. Kreis Plö



2.2.2 Kreis Rendsburg-Eckernförde



2.2.3 Landeshauptstadt Kiel



2.2.4 Stadt Neumünster

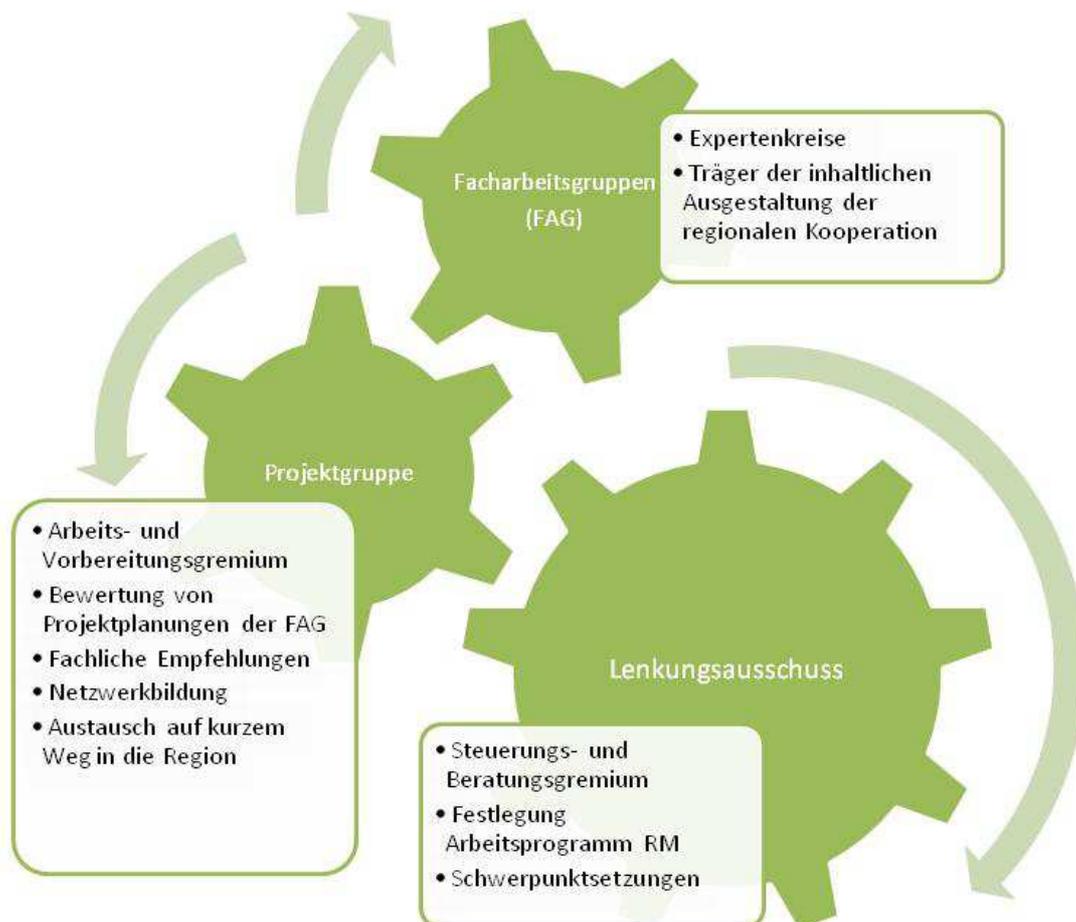


2.2.5 Regionalmanagement KielRegion

Das Regionalmanagement der KielRegion koordiniert die Gremien Lenkungsausschusses, Projektgruppe und Facharbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themenbereichen. Die Aufgaben gehen aus dem Schaubild hervor. Die fachlich-inhaltliche Arbeit findet in den Facharbeitsgruppen (FAG) statt. So hat die FAG Verkehr u. a. den Masterplan Mobilität als Leitprojekt herausgearbeitet. Die FAG Verkehr setzt sich zusammen aus

- IHK zu Kiel
- Landeshauptstadt Kiel; Kreis Plön; Kreis Rendsburg-Eckernförde; Stadt Neumünster
- Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde
- Seehafen Kiel
- nah.sh
- Unternehmensverband Ostholstein-Plön e. V.
- Weitere interessierte Akteure aus Verbänden, Politik und Wirtschaft

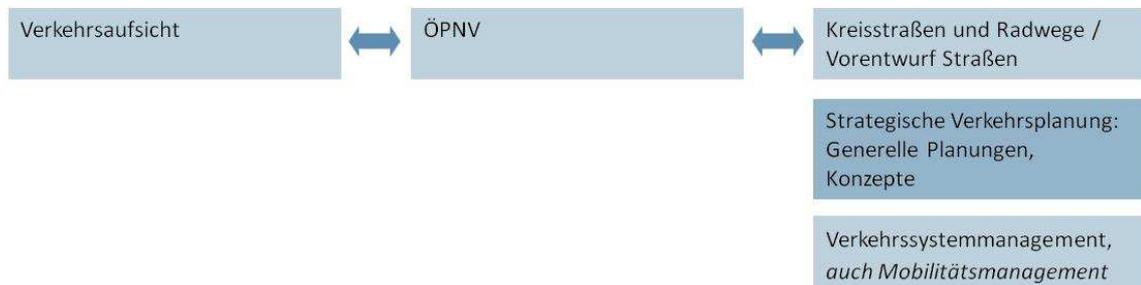
Abbildung 1: Organisationsstruktur im Regionalmanagement (RM) der KielRegion



Quelle: KielRegion GmbH

2.2.6 Fazit zur Gliederung im Bereich Verkehr

Im Wesentlichen sind in den Verwaltungen der beteiligten Betriebskörperschaften drei Säulen im Verkehrsbereich vorzufinden:



Für die Erarbeitung eines Masterplans Mobilität sind strategische, konzeptionelle Kompetenzen erforderlich, die auch flexible Lösungsansätze ermöglichen:

Entsprechende Kompetenzen sind bisher v. a. in der Verwaltung der Landeshauptstadt Kiel vorzufinden. Bedarf zeigt sich beispielsweise auch beim Thema der Radverkehrsförderung, so wird die Kompetenz der Stadtverwaltung Kiel von Kommunen aus dem Umland abgefragt. Im Eigenbetrieb Beteiligung ist außerdem eine Koordinierungsstelle für den regionalen Bus-ÖPNV angesiedelt. Die nah.sh GmbH weist besondere Fachkompetenz im Bereich des SPNV/ÖPNV sowie Inter- und Multimodalität auf.

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) ist als Straßenbaulastträger zuständig für die Bundesfernstraßen sowie die Landesstraßen im Land Schleswig-Holstein und in diesem Zuge auch für die straßenbegleitenden Radwege. Die Kernaufgabe besteht in Planung, Bau und Unterhaltung/Erhaltung der Infrastruktur des klassifizierten Straßennetzes.

Mobilität als Querschnittsthema weist auch Schnittstellen in die Bereiche Klimaschutz, Tourismus und Stadt-/Kreisentwicklung bzw. Flächenentwicklung auf. Insbesondere die Verzahnung zwischen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung wird insgesamt als ausbaufähig eingeschätzt und in einer integrierten Herangehensweise mit dem Masterplan Mobilität eine Chance gesehen. Da die Personaldecke im Bereich Verkehr insgesamt dünn ist, sind Klimaschutzmanager als ‚Kümmerer‘ ein großes Potenzial.

Im Rahmen der KielRegion können Schnittstellen konkret zu den Facharbeitsgruppen Flächenentwicklung und Tourismus identifiziert werden. Aber auch die Bereiche Regionale Kooperation und Fachkräfteentwicklung werden tangiert.

Abbildung 2: Leitthemen und Leitprojekte aus dem Regionalen Entwicklungskonzept



Quelle: KielRegion GmbH

Das Regionalmanagement der KielRegion koordiniert und vernetzt regionale Akteure und Themen, hat aber bisher keine fachlichen Kapazitäten im Bereich Mobilität. Der regionale Masterplan Mobilität sollte daher Lösungen aufzeigen, wie eine gemeinsame, effektive Verkehrsplanung installiert werden kann.

2.3 Arbeitsgrundlagen

Der regionale Masterplan kann auf wesentlichen Grundlagen aufbauen. Dabei handelt es sich um abgeschlossene Konzepte und Projekte mit regionaler Ausstrahlung, die im Masterplan Mobilität aufgegriffen werden müssen. Es sind aber auch laufende Planungen oder Verfahren sowie Aktivitäten der unterschiedlichen Akteure zu berücksichtigen.

- Regionales Entwicklungskonzept (REK) der Kiel Region
- Mobilität in Städten, SrV 2013
- Vorstudie für die Aufstellung eines Masterplans Mobilität in der KielRegion (2015)
- Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ (2015 bis Anfang 2016)
- Mobilitätskonzept der AktivRegion Eider-Treene-Sorge (ab Ende 2015)
- Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbünde und Kommunen (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Kiel Region (ab 2015)
- Regionalplan III (Vorarbeiten zur Neuaufstellung laufen)
- Rahmenplan Kieler Förde

- Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Fördeschifffahrt
- landesweites Radverkehrsnetz, ausgestattet mit Radwegweisung incl. Einschüben zu Themenrouten (Touristikverband)
- regionale Nahverkehrspläne der Kreise sowie landesweiter Nahverkehrsplan
- Kiel-Schönberger Eisenbahn und Bus-Bahn-Konzept
- kommunale Konzepte: z. B.
VEP Kiel (2008), Fußwegeachsen Kiel (sukzessive Weiterentwicklung), ÖPNV-Strategie Stadt Kiel (in Planung), Mobilitätsmanagement Christian-Albrechts-Universität Kiel, Parkraumkonzept Eckernförde
Integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Radverkehrskonzepte (z. B. Preetz), Klimaschutzkonzepte (Kiel 1998, Kreis Plön in Planung, Kreis Rd-Eck 2012), Bevölkerungsprognosen
- Mobilitätsprojekte der AktivRegionen
- Landeswassergartenschau (2020)
- Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf die öffentliche Infrastruktur in dünn besiedelten Räumen (IHK SH, Februar 2014)
- Olympiabewerbung Hamburg 2024

Aktuelle Meldungen des Landesbetriebs zum Bundesverkehrswegeplan betreffen:

Straßenprojekte

- Fehmarn-Belt-Querung
- sechsstreifiger Ausbau der A7
- Ausbau der B404 zur A21
- Bau der A20

Schienenprojekte

- Ersatzbauwerk Rendsburger Hochbrücke
- Elektrifizierung Schienenstrecke Kiel - Lübeck

Wasserstraßen

- Maßnahmen zur Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals

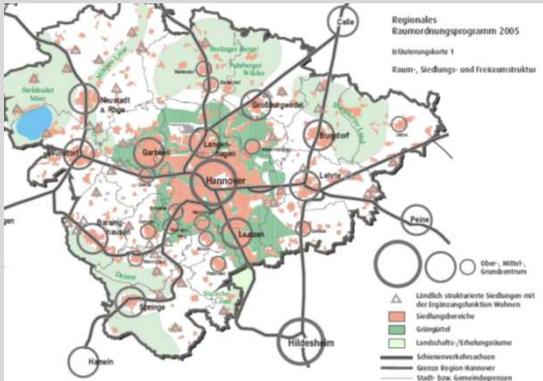
2.4 best practice-Beispiel

Regionale Masterpläne Mobilität sind bundesweit bisher nicht üblich. In der Regel werden kommunale Verkehrsentwicklungspläne erstellt, die die kommunale Verkehrssituation im Kontext der Pendlerbeziehungen betrachten. Gleichzeitig sind die Fragestellungen in Bezug auf Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge in der integrierten Verkehrsplanung häufig regional verflochten und dementsprechend auch Lösungen in der interkommunalen Zusammenarbeit zu finden. In der Schweiz sind mit den Agglomerationsprogrammen Siedlung und Verkehr solche regionalen Entwicklungspläne ebenso wie in den Benelux-Staaten durchaus schon üb-

lich und institutionalisiert. In der Bundesrepublik hingegen sind regionale Mobilitätsstrategien, die über administrative Grenzen hinweg bearbeitet werden nur vereinzelt zu finden.

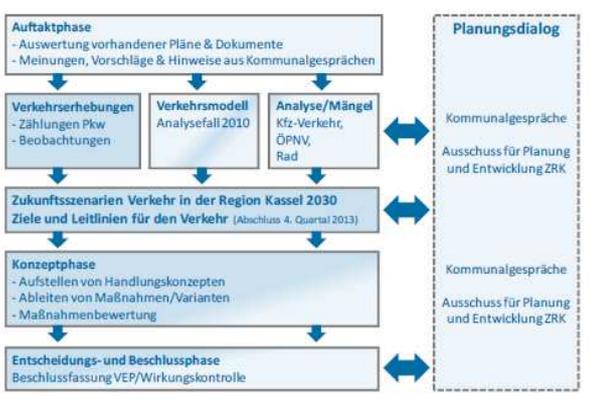
Einige gute Beispiel aus dem In- und Ausland werden im Folgenden skizziert.

2.4.1 VEP pro Klima Region Hannover

VEP pro Klima Region Hannover	Regionaler Verkehrsentwicklungsplan für die Region Hannover
 <p>Region Hannover</p>	 <p>Regionales Raumordnungsprogramm 2005 Bildungskarte 1 Raum-, Siedlungs- und Freizeinstruktur</p> <p>○ Ober-, Mittel-, Landeszentrum △ Ländlich strukturierte Siedlungen mit der integrierten Struktur Weiborn ■ Siedlungsbereiche ■ Grünstadt ■ Landschafts-/Erholungszone — Schienenverkehrsachsen — Grenze Region Hannover — Stadt bzw. Gemeindegrenzen</p>
Auftraggeber	Region Hannover (Gebietskörperschaft seit 2001 in Nachfolge des Landkreises) mit 21 Kommunen incl. Hannover
Laufzeit	2010 - 2011
Förderung	Gefördert vom Umweltbundesministerium als Klimaschutzteilkonzept Mobilität
Grundlage	Aufbauend auf Klimaschutzrahmenprogramm 2009
Erarbeitung	Leitfrage: Was müssen wir anders machen? Prüfung aller mögl. Maßnahmen auf CO ₂ -Vermeidungspotenzial, Ableiten von Handlungsfeldern, Aufstellen eines Maßnahmenkatalogs
Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklung, Nahmobilität ▪ Verkehrsmanagement, Straße, Parken ▪ ÖPNV ▪ Mobilitätsmanagement
Ziel	dreistufige Verkehrsstrategie: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln

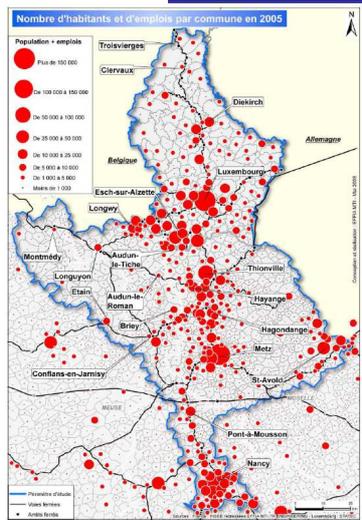
2.4.2 Regionaler VEP Kassel

Regionaler VEP Kassel	Regionaler Verkehrsentwicklungsplan für den ZRK-Raum Kassel
-----------------------	-------------------------------------------------------------

 <p>Zweckverband Raum Kassel</p>	
Auftraggeber	Zweckverband Raum Kassel (ZRK) Stadt-Umland-Verband mit ca. 300.000 Einwohnern (inkl. Kassel)
Laufzeit	Laufendes Verfahren seit 2012
Grundlage	in enger Zusammenarbeit mit dem städtischen VEP Kassel 2030
Bausteine und Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau eines regionalen Verkehrsmodells ▪ Ziele und Szenarien 2030 ▪ Regionale Infrastrukturentwicklung im Blick (MIV, ÖPNV, Rad) ▪ Wirtschaftsverkehr ▪ Intermodale Schnittstellen und Multimodalität ▪ Mobilitätsmanagement & Information ▪ integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Funktion	VEP fokussiert als Rahmenplan gemeindeübergreifende Themen, Kommunale VEP ergänzen und konkretisieren ihn

2.4.3 SMOT Luxemburg (Schéma de mobilité transfrontalière)

SMOT Luxemburg (Schéma de mobilité transfrontalière)	Grenzüberschreitende Mobilitätsstrategie Luxeburg/Lothringen
---------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

	
Auftraggeber	Ministère des Transports Luxembourgeois, dem Conseil Régional de Lorraine und der Präfektur
Laufzeit	2009
Aufgabe	Förderung der Grenzgängermobilität zwischen Lothringen und Luxemburg
Handlungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ strategische Leitlinien und ein konkretes Aktionsprogramm in Bezug auf das grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot ▪ Infrastrukturprogramm v.a. für ÖV-Maßnahmen, intermodale Schnittstellen, Tarif- und Informationsmaßnahmen
Ziele	Erhöhung des Anteils der öffentlichen und kollektiven Verkehrsmittel (Bahn- und Busverkehr, Fahrgemeinschaft) auf 15, 20 und 25 % der gesamten Fahrten Lothringen-Luxemburg
geplant	Erarbeitung SMOT Luxemburg/Rheinland-Pfalz/Saarland (ab 2014/2015): Bestandsaufnahme, Prognose, Maßnahmenkatalog, Priorisierung

2.4.4 Stadsregio Arnhem-Nijmegen (NL)

Stadsregio Arnhem-Nijmegen	Regionales Mobilitätskonzept Arnhem-Nijmegen (Niederlande)
----------------------------	------------------------------------------------------------

	
Auftraggeber	Arnhem-Nijmegen Metropolregion mit 750.000 Einwohnern auf 1.000 km ²
Laufzeit	2009
Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionale Nota Mobilität (Strategie zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs, Infrastrukturprogramm): „Bündeln und vernetzen“ ▪ Masterplan ÖV (ÖV-Entwicklungsstrategie) ▪ Fietsvisie (Radstrategie): Radschnellwege, Radrouten, Abstellanlagen, Schnittstellen ÖV, Wegweisung

2.5 Projektteam, Fachgespräche und Workshop Facharbeitsgruppe Verkehr

In der KielRegion und damit in den beteiligten Gebietskörperschaften ist eine Vielzahl an Akteuren mit dem Thema Verkehr und Mobilität beschäftigt. Das Projektteam, das die Erstellung der Vorstudie begleitet hat, war entsprechend breit aufgestellt und wuchs im Laufe der Bearbeitung weiter. Ergänzend wurden Fachgespräche mit einzelnen Institutionen geführt, deren Expertenwissen wesentlich zu berücksichtigen ist. Als offenes Gremium wurde die Facharbeitsgruppe Verkehr zu einem Workshop eingeladen.

2.5.1 Projektteam

Das Projektteam hat als interner Arbeitskreis auf Verwaltungsebene die Vorstudie zum regionalen Masterplan Mobilität begleitet. Insgesamt haben neben einem Auftakttermin fünf Abstimmungstermine in den Räumlichkeiten der KielRegion GmbH stattgefunden.

Im Projektteam waren zunächst die KielRegion, die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön sowie der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Industrie- und Handelskammer zu Kiel vertreten. Im Laufe der Bearbeitung ist die Vernetzung gewachsen und weitere Beteiligte konnten gewonnen werden. So wurde das Projektteam unterstützt durch die Landesebene, konkret die Landesplanung und die Landesnahverkehrsgesellschaft nah.sh. Der Eigenbetrieb Beteiligungen der Stadt Kiel wurde ebenso einbezogen.

Als besondere Entwicklung ist die entstandene Kooperation mit der Stadt Neumünster hervorzuheben. Neumünster hat inzwischen einen Gaststatus bei der KielRegion und besonderes Interesse an einer Beteiligung am regionalen Masterplan Mobilität. Im Projektteam wurde Neumünster sowohl durch die Verkehrsplanung als auch das Regionalmanagement vertreten.

Die Vertreter/innen des Projektteams sind in der Region vernetzt und haben insbesondere an den Schnittstellen zu anderen Fachplanungen Kontakte und einen Austausch zum Masterplan Mobilität für die KielRegion hergestellt. So sind insbesondere die Verbindungen zum Klimabündnis Kieler Bucht mit dem Workshop 'Aufsatteln zur fahrradfreundlichen Reiseregion Kieler Bucht' (18.11.2014) und zur Facharbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung in Bezug auf das Gewerbeflächenentwicklungskonzept zu benennen.

Das Projektteam hat mit seinen Diskussionen und Anregungen im Wesentlichen die inhaltliche Ausprägung der Projektskizze mitgestaltet. Die Abstimmungstermine sind anhand der Protokolle im Anhang 0 dokumentiert.

2.5.2 Fachgespräche

Um das Knowhow relevanter Akteure aus der Region in der Vorstudie zu berücksichtigen wurden Experteninterviews mit der nah.sh GmbH, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH), der Verkehrsabteilung des Landeswirtschaftsministeriums sowie der Stadtplanung Kiel (u. a. Rahmenplan Kieler Förde) gemeinsam mit dem Klimabündnis Kieler Bucht geführt.

Dabei wurden Erwartungen an den Masterplan Mobilität, Visionen Moderner Mobilität, Handlungsfelder, zu berücksichtigende Projekte und Projektideen sowie Hemmnisse abgefragt. Eine stichpunktartige Dokumentation der Gespräche findet sich im Anhang 0. Die Experteninterviews haben die Einschätzungen des Projektteams ergänzt.

2.5.3 Workshop FAG Verkehr am 26.01.2015

Am 26. Januar 2015 wurde der Facharbeitsgruppe Verkehr die Projektskizze zum regionalen Masterplan Mobilität vorgestellt, um dem Fachgremium die Möglichkeit zu Anregungen und Anmerkungen zu geben.

Abbildung 3: Ablauf des Workshops der FAG Verkehr am 26.01.2015

Zeit	Thema	von
14.00	Begrüßung	Janet Sönnichsen, KielRegion GmbH
14.15	Allgemeiner Sachstand zum Regionalmanagement	Simone Hofer und Knut Voigt, KielRegion GmbH
14.45	REK-Leitprojekt: Masterplan Mobilität + Vorstellung Projektteam	Christian Stamer, Tiefbauamt Kiel
14.55	ein Masterplan Mobilität für die KielRegion <ul style="list-style-type: none"> ▪ Herausforderungen zukünftiger Mobilität ▪ Beispiele regionaler Masterpläne Mobilität andernorts ▪ Chancen moderner Mobilität ▪ Projektskizze Masterplan Mobilität 	Anne Mechels, Planersocietät
15.25	Diskussion und Meinungsbild zur Umsetzung des Masterplans Mobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ihre Erwartungen: Der Masterplan Mobilität sollte... ▪ Ihre Meinung: Der Masterplan Mobilität ist für die KielRegion... ▪ Ihre Visionen: Moderne Mobilität wird... 	Moderation: Knut Voigt
16.25	Pause	
16.35	Zusammentragen der Diskussion	Anne Mechels, Planersocietät
16.45	Ausblick auf das weitere Vorgehen	Janet Sönnichsen, KielRegion GmbH
17.00	Ende der Veranstaltung	

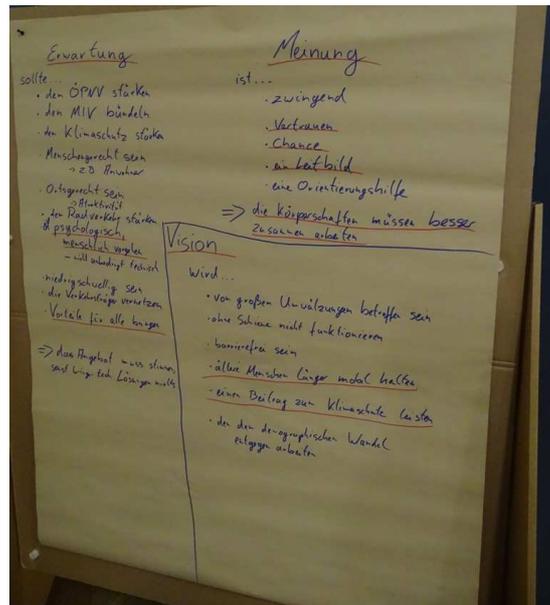
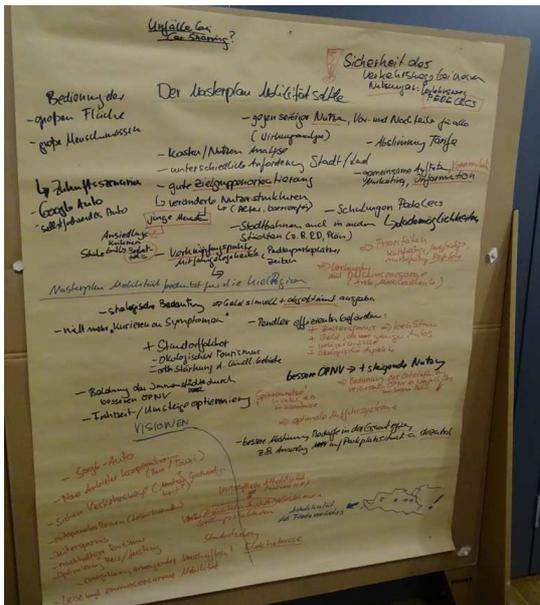


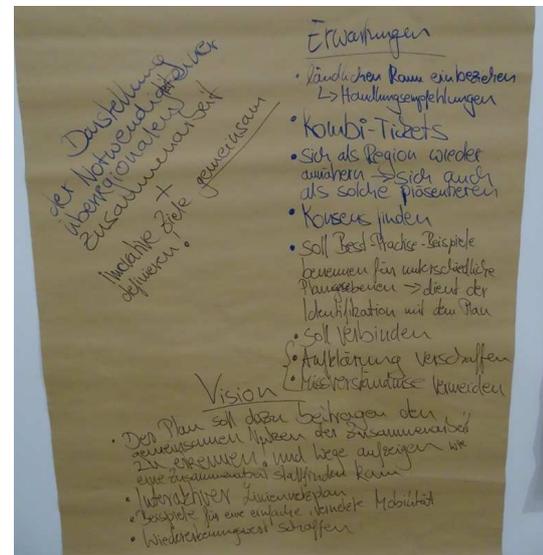
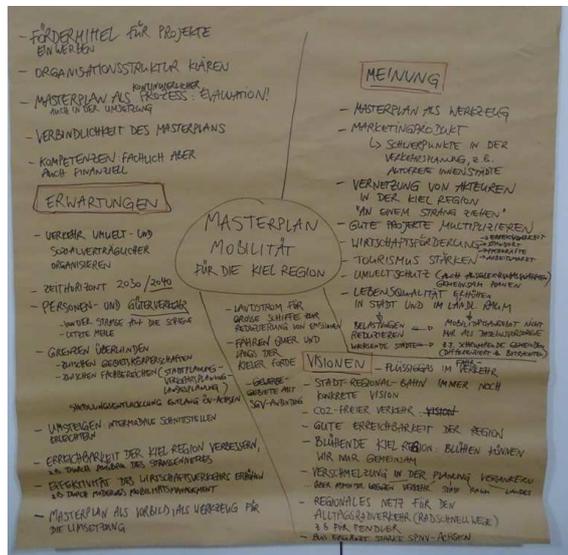
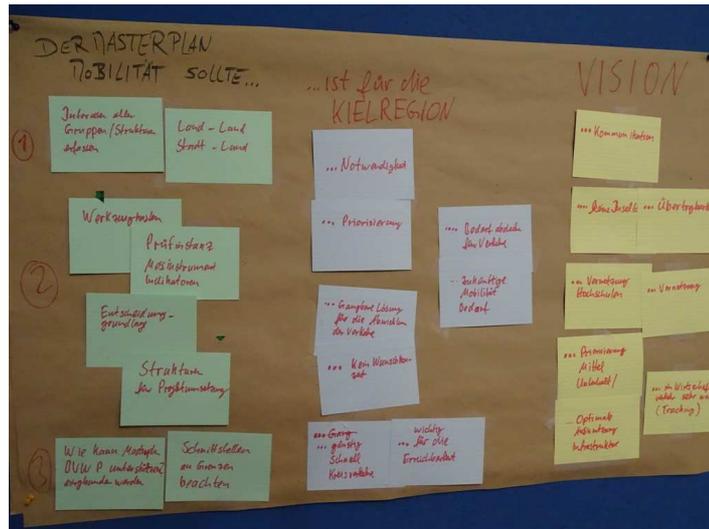
Die Veranstaltung war mit ca. 40 Personen gut besucht. Neben Vertreter/innen der beteiligten Gebietskörperschaften haben Akteure aus verkehrspolitischen Verbänden (ADAC, ADFC), Vertreter/innen aus Wirtschaft (IHK, Unternehmensverbände), Wissenschaft (Christian-Albrechts-Universität), Politik und Landesbehörden, einzelne Kommunen und Ämter sowie AktivRegionen teilgenommen.

Im Anschluss an eine Präsentation wurden in fünf Arbeitsgruppen die Erwartungen an den regionalen Masterplan Mobilität, Meinungen zum Mehrwert für die Region sowie Visionen Moderner Mobilität zusammengetragen und diskutiert. Die intensiven Gespräche und vielen Anregungen zeigen das Engagement der Teilnehmer/innen und das große Interesse an dem Thema.



Abbildung 4: Fotodokumentation der Diskussionsergebnisse im Workshop am 26.01.2015





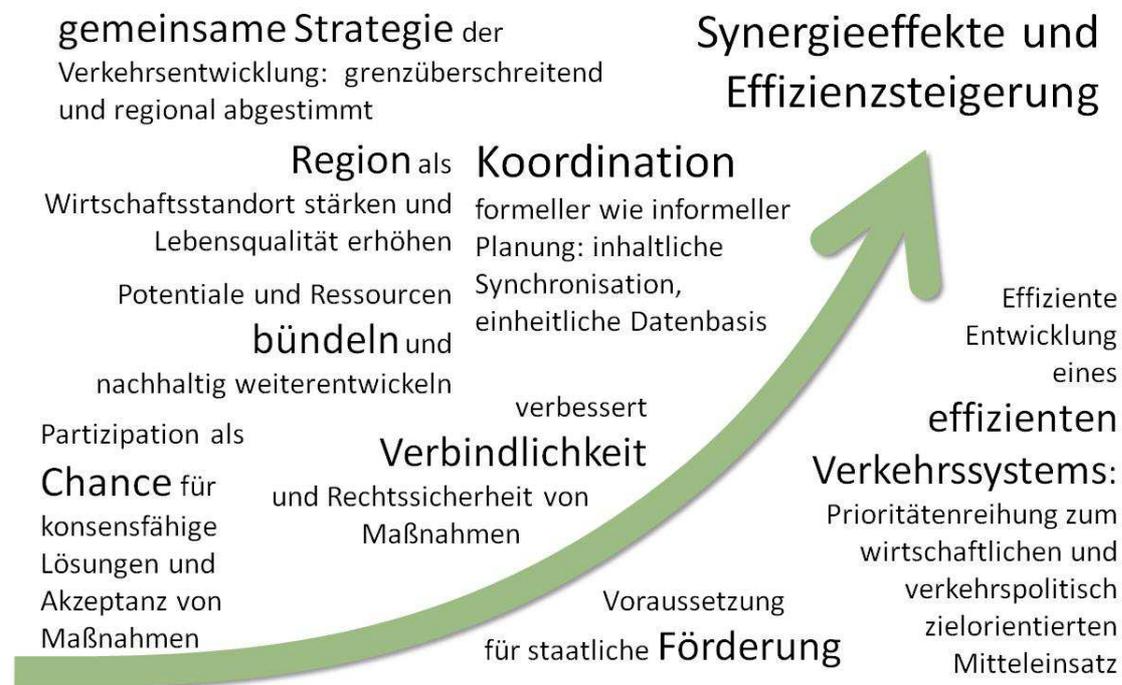
Nach angeregten Diskussionen wurde durch die FAG Verkehr eine Empfehlung für die Erarbeitung eines regionalen Masterplans Mobilität an den Lenkungsausschuss der KielRegion ausgesprochen.

2.6 Fazit zur Grundlagenermittlung

Der regionale Masterplan Mobilität weist Potenziale auf unterschiedlichen Ebenen auf. Im Besonderen wird eine große Chance in der regionalen Kooperation erkannt, die nicht nur die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg umfasst, sondern auch mit Mobilität als Querschnittsthema unterschiedliche Fachbereiche integriert. Ein regionaler Masterplan kann vorhandene Aktivitäten im Bereich Verkehr und Mobilität vernetzen und zu einer gemeinsamen Strategie bündeln. Mit einem "modernem", attraktiven Mobilitätsangebot wird die Resilienz der Region, der Wirtschaftsstandort und die Lebensqualität gestärkt.

Die regionale Zusammenarbeit zum Leitthema Moderne Mobilität schafft Visionen "einer blühenden KielRegion - blühen können wir nur gemeinsam"².

Abbildung 5: Potenziale und Mehrwert eines regionalen Masterplans Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

² Zitat aus dem Workshop der FAG Verkehr, 26.01.2015

3 Projektskizze

Die Projektskizze zeigt die Handlungsfelder, ein dialogorientiertes Verfahren sowie die finanzielle und zeitliche Einfassung und damit den Rahmen für einen regionalen Masterplan Mobilität auf.

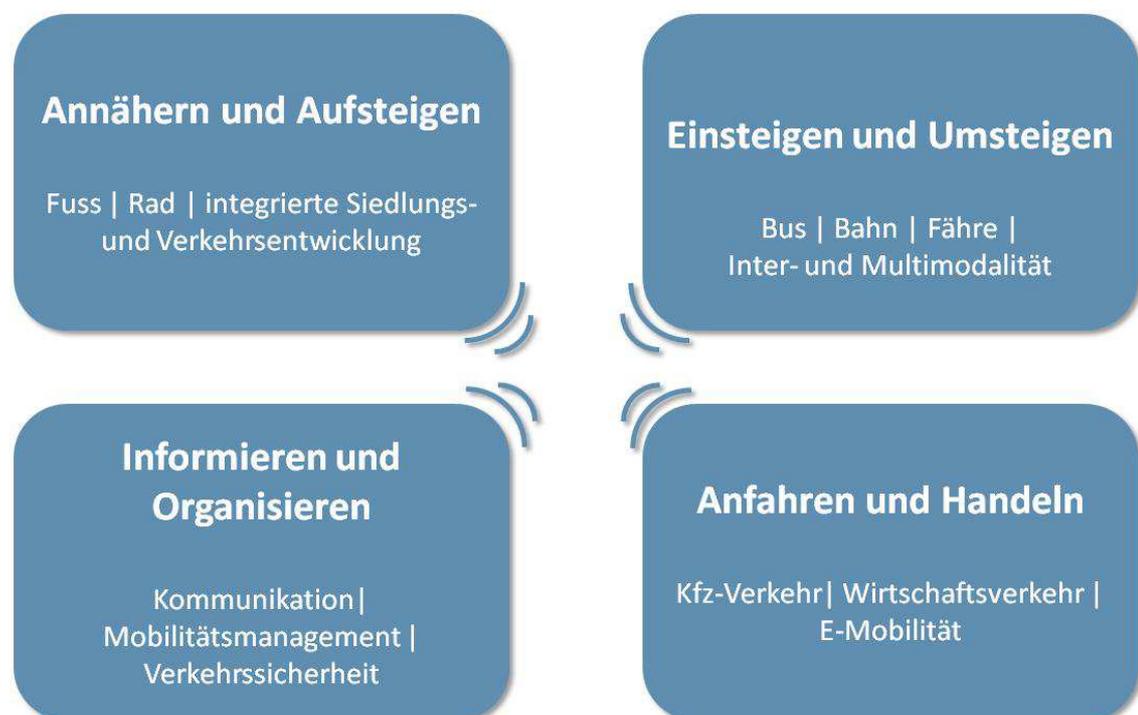
3.1 Handlungsschwerpunkte für die Moderne Mobilität

Die Moderne Mobilität wird als zukunftsorientiert und anpassungsfähig beschrieben. Sie nutzt neue Technologien und entwickelt Lösungen für zukünftige Herausforderungen. Dies findet sich in Handlungsschwerpunkten wieder, die aktuell in der Fachplanung in Bewegung sind:

- Smart-Mobility
- Alternative Antriebstechnologien
- ÖPNV der Zukunft und Multimodalität
- Förderung der Nahmobilität

Um dem Masterplan eine übersichtliche Struktur zugrunde zu legen, werden vier Handlungsfelder vorgeschlagen. Diese umfassen die wesentlichen Verkehrsträger und integrieren weitere Querschnittsthemen. Die Handlungsfelder bündeln mit griffigen Titeln verwandte Unterthemen.

Abbildung 6: Handlungsfelder für den Masterplan Mobilität der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung

Im Rahmen der Vorstellung der Projektskizze zum Masterplan Mobilität in den unterschiedlichen Gremien der KielRegion GmbH wurden Handlungsansätze 'Moderner Mobilität' vorge-

stellt (vgl. Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, Seite 88-91). Diese umfassen Smart Mobility, alternative Antriebstechnologien, einen multimodalen ÖPNV der Zukunft und die Nahmobilität. Auch in der KielRegion werden von unterschiedlichen Akteuren bereits viele Projekte geplant bzw. umgesetzt, die diese Handlungsansätze 'Moderner Mobilität' aufgreifen. Der regionale Masterplan Mobilität ermöglicht eine Vernetzung der vielfältigen Aktivitäten im Bereich Verkehr hin zu einer gemeinsamen Strategie.

3.2 Verkehrsmodell

Die Landeshauptstadt Kiel beabsichtigt, ihr Verkehrsmodell im Jahr 2015 zu aktualisieren. In diesem Zusammenhang bietet sich die Chance, das Verkehrsmodell modular aufzubauen und für den Untersuchungsraum der Kielregion zu erweitern. Auch zum derzeit geplanten landesweiten Verkehrsmodell der nah.sh GmbH sollen Schnittstellen zum Datenaustausch installiert werden. Desweiteren beabsichtigt der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) sein landesweites Verkehrsmodell zu aktualisieren. Auch hier ist künftig eine stärkere Zusammenarbeit hinsichtlich der Verkehrszellen und Strukturdaten geplant. Mit dem Verkehrsmodell lassen sich auch auf regionaler Ebene Szenarien unterschiedlicher demografischer oder infrastruktureller Entwicklungen sowie Wirkungsprognosen erstellen, die dann dem Wissenstransfer in die Öffentlichkeit sowie der Politik dienen könnten.

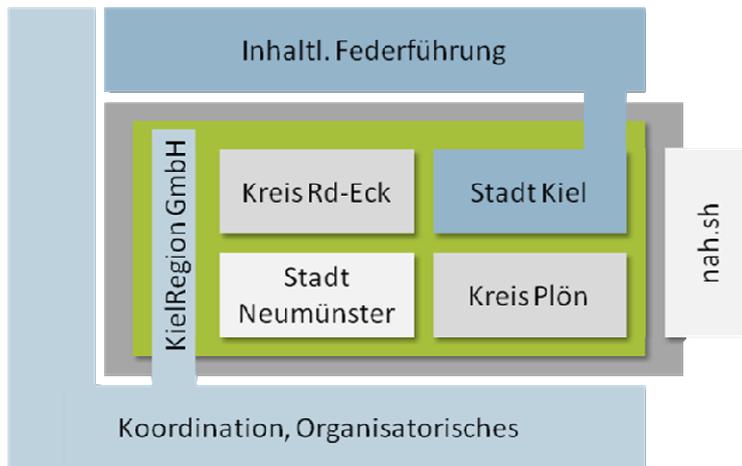
Die Landeshauptstadt Kiel hat 2013 eine Vorstudie zur Erstellung eines Verkehrsmodells bei der TU Hamburg-Harburg beauftragt, die Anforderungen, Möglichkeiten und Kosten aufzeigt. Aktuell werden Gespräche mit der nah.sh GmbH und dem LBV-SH geführt, um abzustimmen, wie das Daten- und Wissensmanagement auf der regionalen Ebene mit Hilfe eines gemeinsamen Verkehrsmodells weiterentwickelt werden kann.

3.3 Projektsteuerung

Für das Gelingen der Zusammenarbeit im Rahmen eines gemeinsamen Projektes wie dem regionalen Masterplan Mobilität ist die Organisation der Aufgaben wesentliche Grundlage. Für die Struktur der Projektsteuerung wird daher mit der Vorstudie ein Vorschlag vorgelegt.

Am Projekt Masterplan Mobilität für die KielRegion sind die vier Gebietskörperschaften Landeshauptstadt Kiel, Stadt Neumünster, Kreis Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde beteiligt. Darüber hinaus bringt sich die Landesnahverkehrsgesellschaft nah.sh GmbH mit ein. Als Aufgaben sind die Projektkoordination, die inhaltliche Federführung sowie die Betreuung des Verkehrsmodells zu organisieren.

Abbildung 7: Projektsteuerung im Rahmen der Vorstudie



Quelle: eigene Darstellung

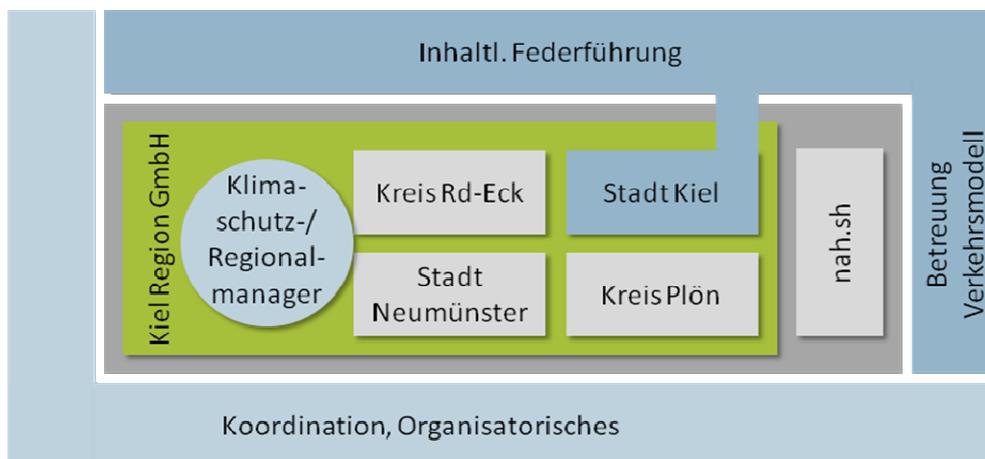
Die fachlich-inhaltlichen Kompetenzen sind bei den Projektbeteiligten wie folgt zu verorten:

- Stadt Kiel: strategische Verkehrsplanung verkehrsträgerübergreifend, Verkehrsmodell
- nah.sh: strategische Verkehrsplanung Schwerpunkt ÖPNV, Verkehrsmodell im Aufbau

Die personellen Ressourcen sind gleichzeitig bei allen Projektbeteiligten eng. Zum Ausgleich für die personelle Beteiligung ist eine Aufwandsentschädigung in der Kostenteilung vorstellbar. Falls der Masterplan Mobilität als Klimaschutzteilkonzept Mobilität umgesetzt wird, kann im Anschluss eine Personalstelle für eine/n Klimaschutzmanager/in bei der KielRegion gefördert und damit der Grundstock eines gemeinsamen Personalpools geschaffen werden.

Für die Projektsteuerung im Masterplan Mobilität wird vor diesem Hintergrund eine Struktur vorgeschlagen, die die organisatorische Koordination von Seiten der KielRegion vorsieht und die inhaltliche Federführung sowie die Betreuung des Verkehrsmodells bei der Stadt Kiel.

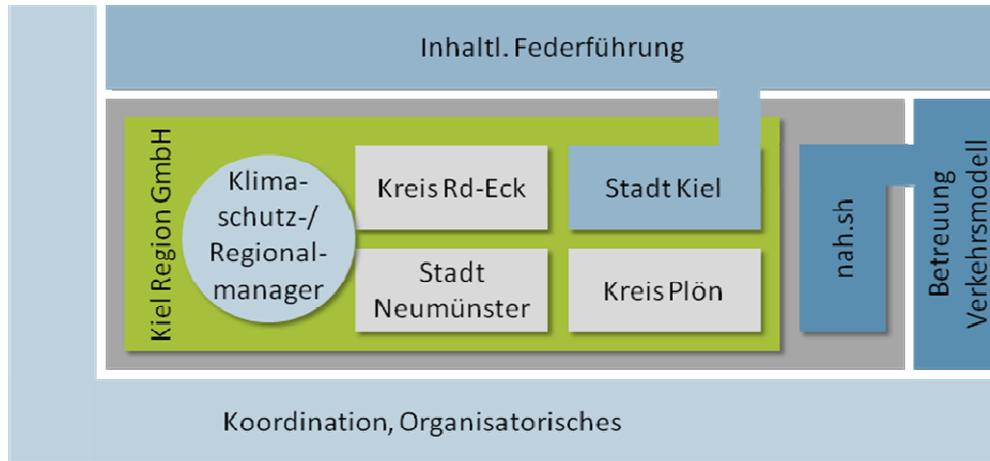
Abbildung 8: Entwurf Projektsteuerung für den regionalen Masterplan Mobilität (Einstieg)



Quelle: eigene Darstellung

Mittelfristig wird angestrebt die Betreuung des Verkehrsmodells, d. h. des gemeinsamen Datenpools bei der nah.sh GmbH anzusiedeln.

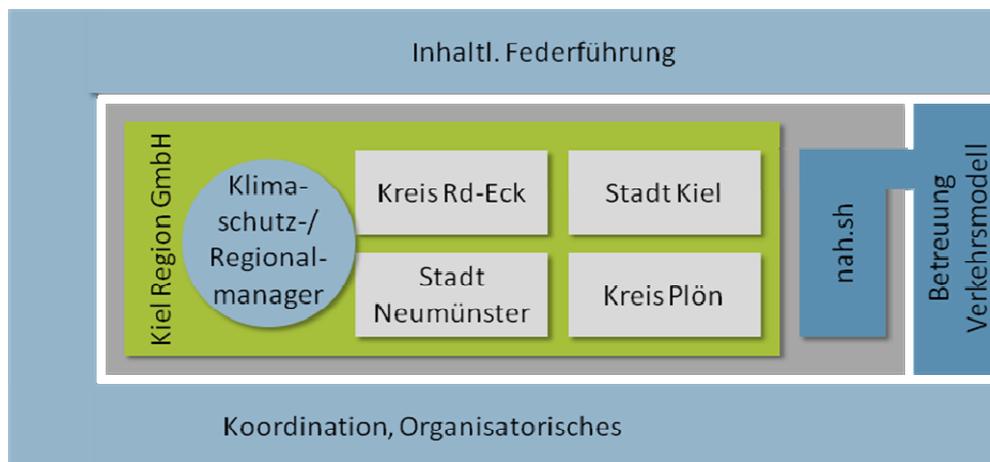
Abbildung 9: Möglichkeit zur mittelfristigen Entwicklung der Projektsteuerung



Quelle: eigene Darstellung

Langfristig und für die Umsetzung ist die Ansiedelung auch der inhaltlichen Federführung bei der KielRegion anzustreben, um eine gemeinsame, regionale Verkehrsplanung zu installieren und hier mit gemeinsamem Personal zu bündeln.

Abbildung 10: langfristige Perspektive einer umsetzungsorientierten Projektsteuerung



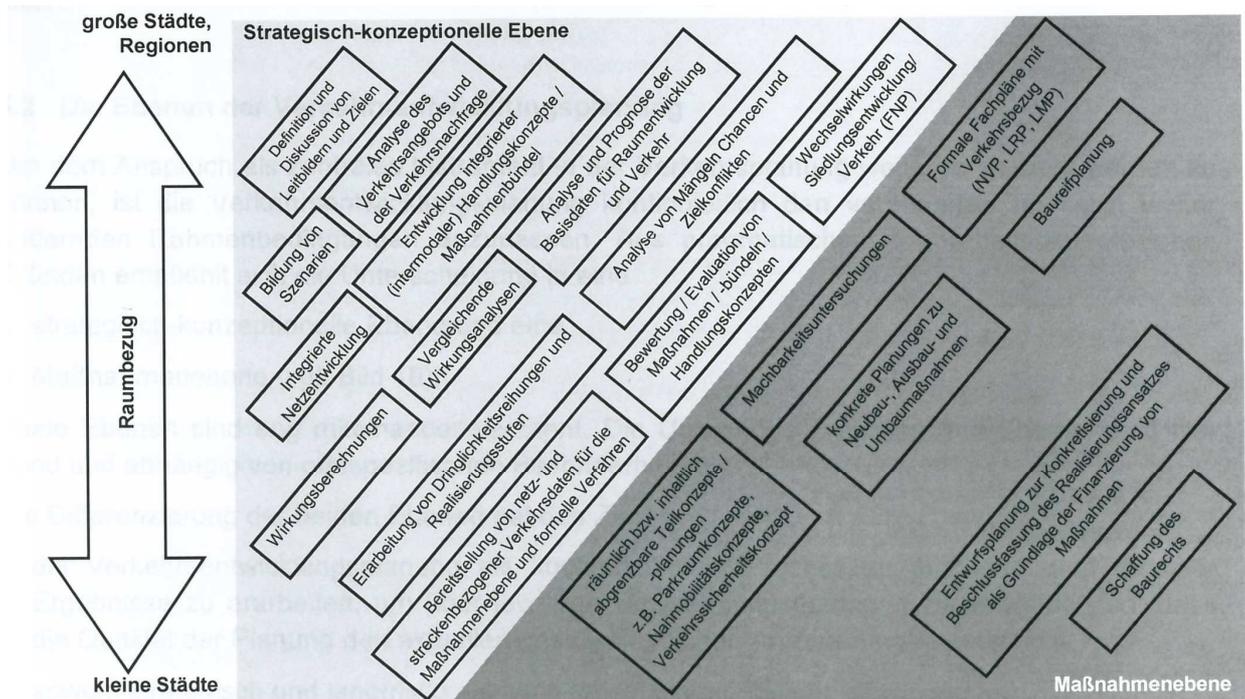
Quelle: eigene Darstellung

3.4 Grundgerüst und Leistungsbeschreibung für einen Masterplan Mobilität

Zunächst ist die Bearbeitungstiefe für den Masterplan Mobilität abzugrenzen zwischen strategisch-konzeptioneller Ebene und Maßnahmenebene.

Der Masterplan Mobilität betrachtet die regionale Ebene, damit steht die konzeptionell-strategische Ebene im Vordergrund (vgl. Abbildung 11). Für die KielRegion soll eine gemeinsame Strategie entwickelt werden, eine detaillierte Bestandsanalyse und kleinteilige Maßnahmen können im regionalen Masterplan nicht enthalten sein. Vielmehr wird es darum gehen, das in der Region vorhandene Knowhow zu nutzen, zu vernetzen und zielorientiert Handlungsstrategien und -ansätze im Sinne von (Pilot-)Projekten für die regionale Ebene zu entwickeln.

Abbildung 11: Bedeutung von strategisch-konzeptioneller Ebene und Maßnahmenebene bei kleinen und großen Planungsräumen



Quelle: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV 2013: Abb 9

Die Gliederung orientiert sich an den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung (FGSV 2015). Die Betrachtungstiefe der jeweiligen wird in der Gliederung aufgezeigt und im Leistungsverzeichnis konkretisiert.

Da aktuell unterschiedliche Möglichkeiten zur Finanzierung des Masterplans Mobilität geprüft werden, von denen die konkrete Ausprägung der Aufgabenstellung abhängig ist, wurde die Leistungsbeschreibung möglichst umfassend formuliert. So werden beispielsweise an Klimaschutzteilkonzepte besondere Anforderungen gestellt (z. B. Treibhausgas-Bilanz, Potenzialabschätzung), die in der Leistungsbeschreibung berücksichtigt wurden. Die Leistungsbeschreibung enthält damit Textbausteine, die entsprechend der Anforderungen genutzt werden können.

Die Gliederung der Leistungsbeschreibung umfasst folgende Punkte:

1. Grundlagen, Rahmenbedingungen, Eingangsdaten
2. Regionales Verkehrsmodell
3. Vororientierung, Analyse und Bilanz

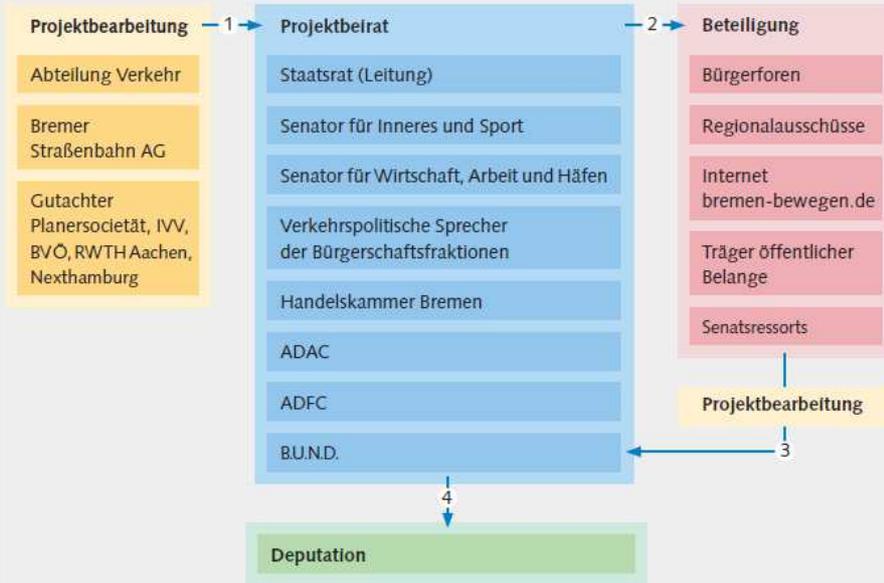
4. Zielkonzept
5. Strategien und Potenzialanalyse / Prognose und Szenarien Kiel 2030
6. Projekte und Maßnahmen / Maßnahmenkatalog / Handlungskonzept
7. Controllingkonzept für den Umsetzungsprozess
8. Entwicklung gemeinsamer Strukturen, gemeinsame Verkehrsplanung
9. Akteursbeteiligung / Planungsdialog
10. Abstimmung, Abstimmung, Dokumentation, Kommunikationsstrategie

Die Leistungsbeschreibung ist dem Bericht im Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beigefügt.

3.5 Beteiligungsverfahren

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erreichen ist ein enger Planungsdialog erforderlich, an dem alle relevanten Akteure in der Region beteiligt werden. Dabei besteht die Herausforderung darin, die unterschiedlichen Ebenen der zu Beteiligten - auch über die Grenzen der Fachbereiche und der Gebietskörperschaften hinweg - adäquat einzubeziehen. Die KielRegion kann sich an guten Beispielen andernorts orientieren.

3.5.1 Beteiligungsverfahren VEP Bremen

2012 - 2014	VEP Bremen
Elemente des Planungsdialogs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ öffentliche Zieldiskussion und politischer Beschluss der Ziele vor Auftragsvergabe ▪ Umfassende Beteiligung in 4 Bearbeitungsphasen begleitet durch Online-Beteiligung ▪ In allen Phasen Veranstaltungen (Öffentlichkeit, Ortsteilpolitik) jeweils in 5 Stadtbezirken ▪ Projektbeirat als Gremium zur Qualitätssicherung
	<p style="text-align: center;">Prozessablauf in den Bearbeitungsphasen des VEP</p>  <p>Das Diagramm zeigt den Prozessablauf in den Bearbeitungsphasen des VEP Bremen. Es besteht aus vier Hauptkomponenten, die durch nummerierte Pfeile (1-4) verbunden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Projektbearbeitung (links): Umfasst die Abteilung Verkehr, die Bremer Straßenbahn AG und Gutachter (Planersocietät, IVV, BVO, RWTH Aachen, Nexthamburg). 2. Projektbeirat (Mitte): Ein zentrales Gremium, das den Staatsrat (Leitung), den Senator für Inneres und Sport, den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Verkehrspolitische Sprecher der Bürgerschaftsfraktionen, die Handelskammer Bremen, ADAC, ADFC und B.U.N.D. umfasst. 3. Beteiligung (rechts): Umfasst Bürgerforen, Regionalausschüsse, Internet (bremen-bewegen.de), Träger öffentlicher Belange und Senatsressorts. 4. Deputation (unten): Ein grünes Element, das den Abschluss des Prozesses darstellt. <p>Die Interaktionen sind wie folgt dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pfeil 1: Von der Projektbearbeitung zum Projektbeirat. Pfeil 2: Vom Projektbeirat zur Beteiligung. Pfeil 3: Von der Beteiligung zurück zum Projektbeirat. Pfeil 4: Vom Projektbeirat zur Deputation.
Bewertung	<p>Quelle: Broschüre 'Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025', SUBV Bremen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwändiges Verfahren mit hoher Transparenz, Ergebnis politisch tragfähig

3.5.2 Beteiligungsverfahren Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt

2014 - 2015	Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt
Elemente des Planungsdialogs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche mit Schlüsselpersonen ▪ Öffentliche Auftaktveranstaltung ▪ Runder Tisch mit der Politik zur Zieldiskussion ▪ Thematische Foren mit je zwei Sitzungen ▪ Interkommunale Workshops ▪ Abschlusspräsentation
	<div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; background-color: #f0f0f0;"> <p style="text-align: center;">Masterplan klimafreundliche Mobilität</p> <div style="display: flex; flex-direction: row;"> <div style="flex: 1; padding-right: 10px;"> <p>A. Phase Vororientierung</p> <hr/> <p>B. Phase Zielsetzung</p> <hr/> <p>C. Handlungsstrategien und Projekte</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">Projekte</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">Projekte</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">Projekte</div> </div> <p>D. Dokumentation</p> </div> <div style="flex: 2;"> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Schlüsselpersonengespräche</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Interkommunaler Workshop</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Mobilitätsmesse als Öffentlicher Auftakt</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Thematische Foren</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Thematische Foren</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Zielworkshop mit Politik und „Runder Tisch“ (begleitend)</div> <div style="margin-bottom: 5px; border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Interkommunaler Workshop</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc;">Ergebnispräsentation</div> </div> </div> </div> <p>Quelle: eigene Darstellung</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kompaktes, zielorientiertes Verfahren

3.5.3 Beteiligungsverfahren Verkehrsentwicklungsplan ProKlima Region Hannover

VEP proKlima Region Hannover	
Elemente des Planungsdialogs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Auftaktveranstaltung ▪ Workshops mit den Kommunen ▪ Projektbegleitender Arbeitskreis (Wirtschaft, Vereine, Verbände, weitere) ▪ Lenkungskreis (Fachverwaltung) ▪ Einzelgespräche mit Schlüsselakteuren ▪ Abschlussveranstaltung
	<p>The diagram illustrates the process flow from March 2010 to May 2011. It is divided into two columns: 'Arbeitsschritte' (Work Steps) and 'Abstimmungsgespräche/Beteiligung' (Consultation/Participation). A vertical timeline on the left marks key dates: 03/2010, 06/2010, 10/2010, and 05/2011. A vertical bar on the right indicates 'regelmäßige Abstimmung mit der Regionsverwaltung (9 Treffen)' (regular coordination with the regional administration, 9 meetings).</p> <p>Arbeitsschritte (Work Steps):</p> <ul style="list-style-type: none"> 03/2010: Verkehrsausschuss 06/2010: Bilanzierung, Rahmensetzungen, Strukturierung Handlungsfelder 06/2010: Quantifizierung Handlungsfelder, Methodik der Wirkungsabschätzung 06/2010: Wirkungsabschätzung (Modellberechnung) 10/2010: Zwischenbericht 10/2010: Verkehrsausschuss 10/2010: Gesamtbewertung integrierte Handlungskonzepte, Umsetzungsstrategie (Start- und Leuchtturmprojekte) 10/2010: Endbericht 05/2011: Verkehrsausschuss <p>Abstimmungsgespräche/Beteiligung (Consultation/Participation):</p> <ul style="list-style-type: none"> 03/2010: Auftaktveranstaltung 06/2010: 1. Workshop mit Kommunen 06/2010: 1. projektbegleitender Arbeitskreis (Wirtschaft, Vereine, Verbände) 06/2010: 2. Workshop mit Kommunen 06/2010: 2. projektbegleitender Arbeitskreis (Wirtschaft, Vereine, Verbände) 06/2010: 1. Treffen Lenkungskreis 10/2010: gemeinsamer Workshop mit Kommunen + Arbeitskreis 10/2010: 2. Treffen Lenkungskreis 10/2010: Information der Akteure 05/2011: Abschlussveranstaltung
	Quelle: Broschüre 'VEP pro Klima', Region Hannover
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Breite Beteiligung mit verschiedenen Akteuren als Grundvoraussetzung für erfolgreichen Prozess

3.5.4 Vorschlag für ein Beteiligungskonzept

Die betrachteten Verfahren zeigen vergleichbare Elemente. Die zu beteiligenden Gruppen können mit entsprechenden Interessen wie folgt identifiziert werden:

- Politik: Entscheidungsträger
- Kommunen: Umsetzungsebene
- Akteure aus dem Bereich Verkehrsplanung, Verkehrspolitik: Knowhow, Lobby
- Öffentlichkeit: Transparenz, Information, Mitsprache

Um eine adäquate Beteiligung zu gewährleisten, sind die passenden Beteiligungsformate anzubieten. Für den regionalen Masterplan Mobilität wird ein kompaktes, zielführendes Verfahren vorgeschlagen, das alle Akteure berücksichtigt.

- projektbegleitender Beirat zur Qualitätssicherung, setzt sich aus Politik und Verbänden (Verkehr, Wirtschaft, Umwelt) zusammen
- Rückkopplung mit den Kommunen z. B. in Form von Workshops; während der Analyse Abfrage der Einschätzung aus kommunaler Sicht, von zu berücksichtigenden Projekten und Projektideen; in der Maßnahmenentwicklung Abfrage der Tragfähigkeit
- öffentliche Veranstaltungen als Auftakt und Abschluss
- öffentliche Fachforen zur vertieften fachlichen Diskussion
- Online-Beteiligung projektbegleitend

Die Politik wird in den entsprechenden Ausschüssen mit dem Masterplan Mobilität befasst.

3.6 Kostenermittlung und Kostenschlüssel

3.6.1 Kostenermittlung

Nach einer Kostenschätzung ist der regionale Masterplan Mobilität mit einem Budget von insgesamt 250.000 Euro (netto) zu bearbeiten. Dabei schlüsseln sich die Kosten wie folgt auf:

- 20 % Grundlagen, Vororientierung
- 5 % Zielkonzept
- 35 % Strategien und Projekte
- 10 % Aktionsplan
- 20 % Planungsdialo
- 10 % Projektleitung

Das Verkehrsmodell wird entsprechend der 'Vorstudie zur Erstellung eines Verkehrsmodells für die KielRegion' (TUHH, 2013) kalkuliert. Dabei werden die Kosten für die Erweiterung des Verkehrsmodells der Stadt Kiel auf den Untersuchungsraum der KielRegion sowie Syner-

gieeffekte durch eine Kooperation mit der nah.sh und dem LBV-SH berücksichtigt. Entsprechend wird von einem Kostenaufwand von ca. 100.000 Euro ausgegangen.

3.6.2 Kostenschlüssel

Die Kostenteilung für die Vorstudie wurde entsprechend der Gesellschafteranteile an der KielRegion vorgenommen. Diese gliedern sich zu gleichen Teilen mit 36,6 % auf die Stadt Kiel sowie den Kreis Rendsburg-Eckernförde, die restlichen 26,8 % liegen beim Kreis Plön.

Als Indikator für die Aufteilung der Kosten werden häufig die Einwohnerzahlen herangezogen. In der Näherung entspricht dies für die KielRegion auch der Relation der Gesellschafteranteile.

Für den Masterplan Mobilität ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Neumünster bislang einen Gaststatus bei der KielRegion innehat. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird außerdem aktuell ein Klimaschutzteilkonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg erarbeitet, welches in den Masterplan Mobilität der KielRegion integriert werden soll und entsprechend in der Finanzierung entsprechend auszuklammern ist (auch um für den Fall einer Förderung als Klimaschutzteilkonzept Mobilität eine Doppelförderung zu vermeiden). Das geplante Mobilitätskonzept der AktivRegion Eider-Treene-Sorge umfasst das Amt Hohner Harde (Kreis Rendsburg-Eckernförde), welches entsprechend ebenfalls ausgeklammert werden muss.

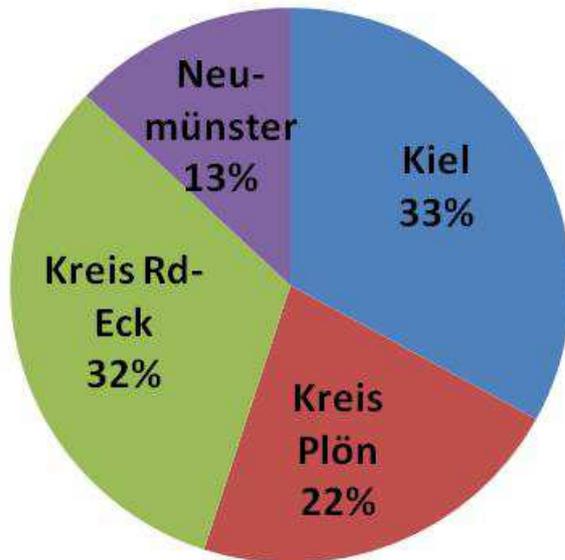
Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich eine Verteilung von 38 % Stadt Kiel, 30 % Kreis Rendsburg-Eckernförde, 20 % Kreis Plön und 12 % Stadt Neumünster.

Tabelle 2: Ansätze zur Ableitung eines Kostenschlüssels

	Einwohner	Gesellschafteranteil KielRegion GmbH				
		gesamt	KielRegion	gesamt	KielRegion	
				ohne Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Hohner Harde		
Kiel	241.533	34%	38%	38%	43%	36,6%
Kreis Plön	126.643	18%	20%	20%	23%	26,8%
Kreis Rendsburg-Eckernförde incl. Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Hohner Harde	268.075 (incl. ca. 70.000 und 8.621)	37%	42%	30%	34%	36,6%
Neumünster	77.058	11%		12%		
Summe	713.309	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Wenn sich die nah.sh GmbH an den Kosten des Masterplans beteiligt, sollte deren Anteil abgestimmt und die Restkosten entsprechend des Indikators der Einwohnerzahlen verteilt werden. Dabei ist der Aufwand, der durch die Projektsteuerung entsteht, zu berücksichtigen. Dies kann beispielsweise durch einen Anteil von 5 % der Gesamtkosten erfolgen, so dass sich die Anteile im Kostenschlüssel entsprechend zugunsten der Stadt Kiel, die für die inhaltliche Federführung bzw. Betreuung des Verkehrsmodells vorgesehen ist (vgl. 3.3), verschieben.

Abbildung 12: Vorschlag für den Kostenschlüssel, Aufwandsentschädigung berücksichtigt



Quelle: eigene Darstellung

Die Kostenteilung für das Verkehrsmodell ist unabhängig vom Masterplan gesondert zu betrachten.

3.7 Förderkulisse

Das Projekt des regionalen Masterplan Mobilität weist innovative und nachhaltige Ansätze auf, die es als sinnvoll erscheinen lassen, sich damit um eine Förderung zu bemühen. Auf der einen Seite ist die regionale Kooperation zur Entwicklung einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie bundesweit beispielhaft. Auf der anderen Seite besteht die Herausforderung Mobilität klimafreundlich zu gestalten, in besonderer Weise auf regionaler Ebene. Weitere Förderpotenziale werden aus dem Bereich der Nahverkehrsplanung signalisiert, indem ein Schwerpunkt auf den regionalen öffentlichen Verkehr gelegt wird, der sich zunehmend mit der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger und -angebote multimodal entwickelt.

Im Rahmen der Vorstudie wurden Wege aufgezeigt und Akteure vernetzt, um entsprechende Förderprogramme zu nutzen. Zwei Förderanträge wurden bereits auf den Weg gebracht.

3.7.1 ‚Kommunen innovativ‘

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat das Förderprogramm 'Kommunen innovativ' geschaffen. Damit soll die Praxisnähe der Nachhaltigkeitsforschung gefördert, d. h. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (FuE-Vorhaben) von Kommunen in Kooperation mit Wissenschaft, Wirtschaft und/oder zivilgesellschaftlichen Organisationen initiiert werden. Mögliche Themen können u. a. die Entwicklung, Erprobung oder Anpassung kommunenübergreifender regionaler Entwicklungskonzepte für Siedlung, technische oder soziale Infrastrukturen und Mobilität sein.

Zum Abgabetermin der ersten Förderperiode (17.02.2015) wurde ein Antrag von der KielRegion GmbH gemeinsam mit Frau Prof. Dr. Brigitte Wotha eingereicht. Dieser stellt den Mas-

terplan Mobilität als Kernprojekt in den Zusammenhang regionaler Governance-Ansätze. Ziel des Projektes ist es, an dem Beispiel eines akteurs- und netzwerkorientierten Masterplans Mobilität eine strategische Regionalentwicklung zu implementieren, die einerseits zielorientiert genug ist, eine strategische und wissensbasierte Steuerung zu gewährleisten und andererseits flexibel genug ist, auf die unterschiedlichen und sich schnell entwickelnden Ansprüche einzugehen.

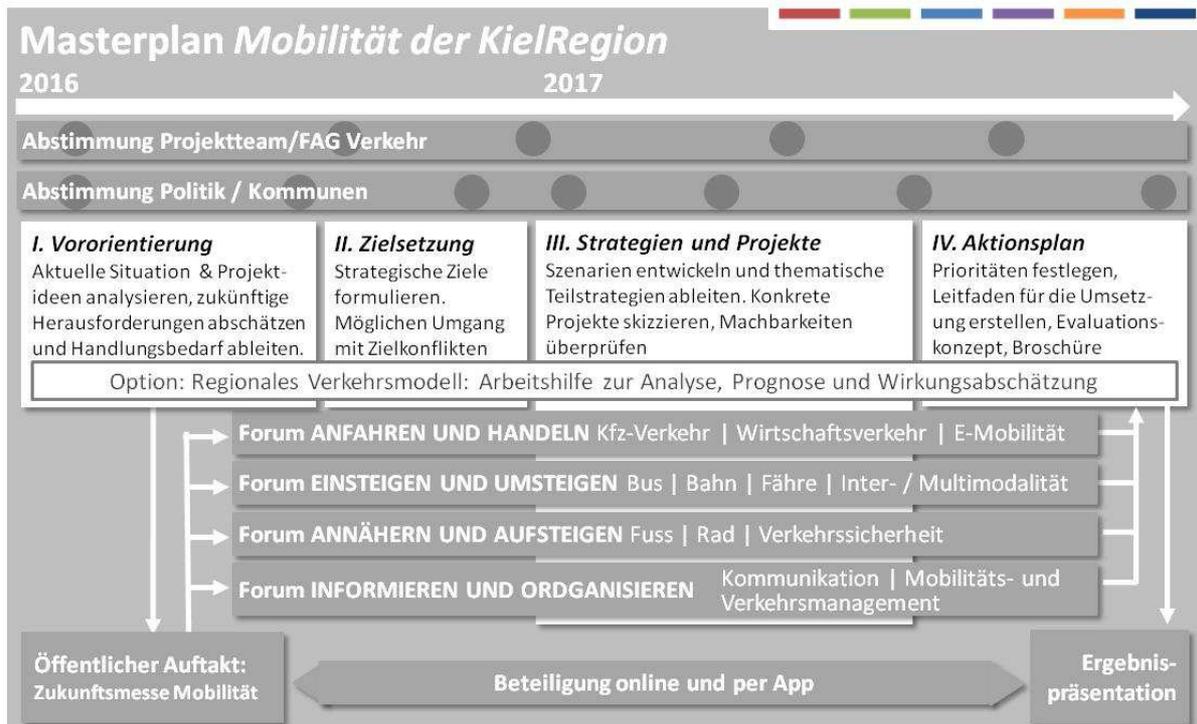
3.7.2 Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert Konzepte zum Klimaschutz, Teilkonzepte können sich themenspezifisch z. B. mit klimafreundlicher Mobilität beschäftigen. Dabei steht das Ziel der Reduzierung von Treibhausgasen im Verkehrsbereich im Fokus. Ein entsprechender Förderantrag wurde zum 31.03.2015 für ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität von der KielRegion GmbH gestellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, für den aktuell ein Klimaschutzteilkonzept in Bearbeitung ist, aus dem regionalen Untersuchungsraum herausgenommen wird und vielmehr die Ergebnisse in den regionalen Kontext integriert werden sollen. Es ist zu erwarten, dass das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg damit Pilotcharakter für die KielRegion entwickeln kann.

3.8 Zeitplanung und Ablauf

Es wird empfohlen, den Masterplan Mobilität für die KielRegion als strategisch-konzeptionelles Planwerk kompakt und ergebnisorientiert zu bearbeiten. So kann der Arbeitsaufwand und die Bearbeitungsdauer auch unter Berücksichtigung eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens realistisch auf zwei Jahre begrenzt werden. Für die Zeitplanung ist darüber hinaus die Vorbereitung und Finanzierung ausschlaggebend. Vor dem Hintergrund der laufenden Förderanträge kann davon ausgegangen werden, dass die Ausschreibung und Vergabe Anfang 2016 erfolgt.

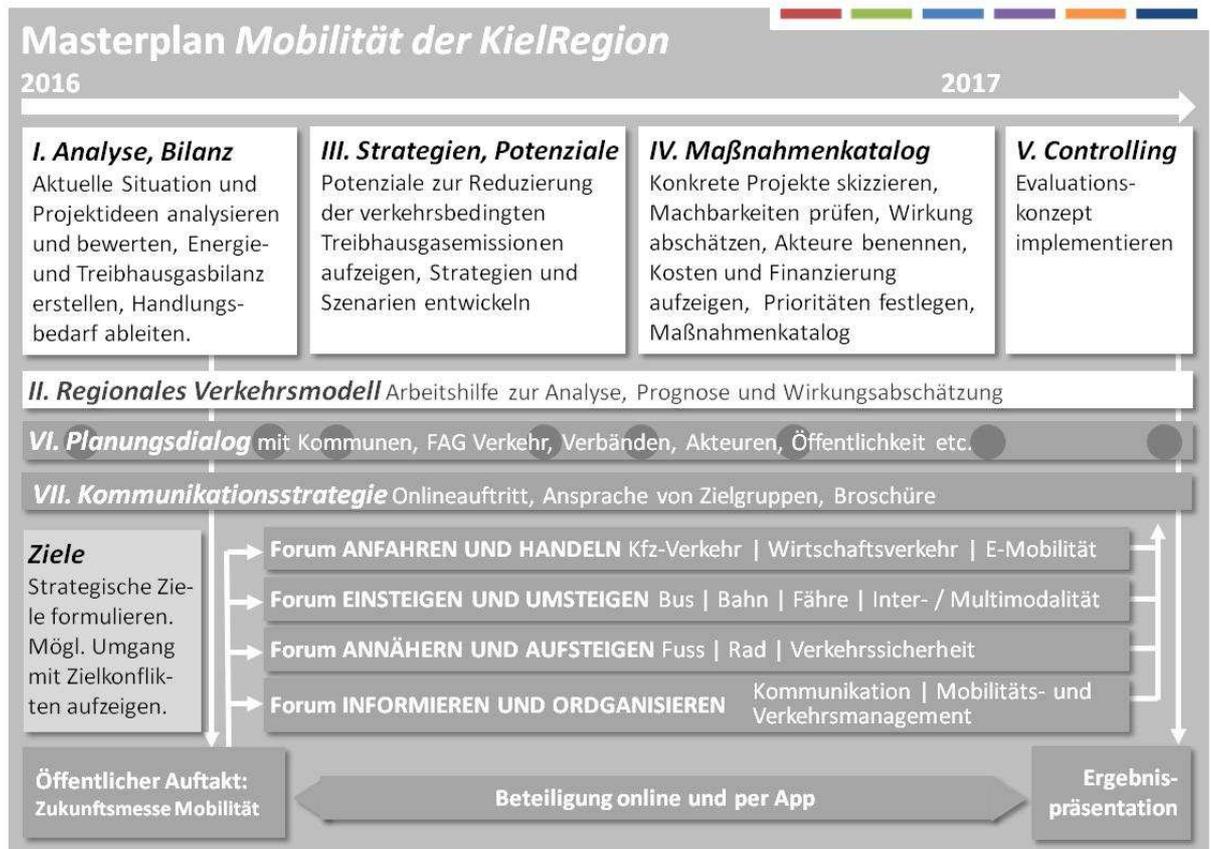
Abbildung 13: Ablauf- und Zeitplanung



Quelle: eigene Darstellung

Für Klimaschutzteilkonzepte Mobilität macht die Förderrichtlinie bestimmte Vorgaben, die einzuhalten sind. So werden einerseits bestimmte Bausteine erwartet (wie z. B. Treibhausgasbilanz, Potenzialanalyse, Kommunikationsstrategie). Andererseits sollen Klimaschutzteilkonzepte innerhalb eines Jahres bearbeitet werden. Ggf. ist die Bearbeitungszeit aufgrund des regionalen Untersuchungsraumes und des entsprechend umfangreicheren Abstimmungsaufwandes in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber auf Antrag zu verlängern.

Abbildung 14: Ablauf- und Zeitplanung als Klimaschutzteilkonzept



Quelle: eigene Darstellung

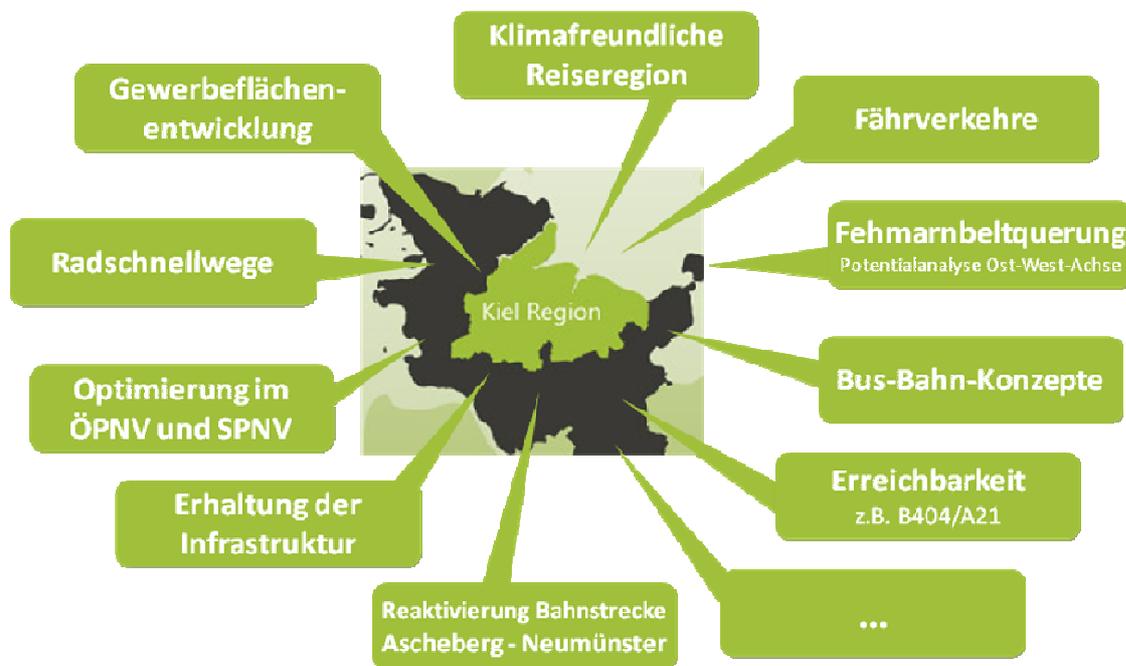
4 Fazit

Die Bearbeitung der Vorstudie hat gezeigt, dass für den regionalen Masterplan Mobilität in der KielRegion ein erheblicher Mehrwert erkannt wird. Der Bereich der Mobilität steht vor umfangreichen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen, für die gemeinsam Lösungen zu finden sind. Möglichkeiten ergeben sich durch neue technische Entwicklungen, alternative Antriebstechnologien und aktuelle Mobilitätstrends.

Die Verkehrsbeziehungen in der KielRegion sind gewachsen, vielfältige Akteure beschäftigen sich mit dem Thema Mobilität, so dass ein großes Potenzial in der regionalen Vernetzung und Kooperation identifiziert wird.

In der KielRegion sind bereits viele Themen im Bereich der Mobilität präsent. Der regionale Masterplan Mobilität bietet die Chance, diese Themen integriert zu betrachten.

Abbildung 15: Themen in der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: KielRegion GmbH

Im Hinblick auf die Umsetzung von gemeinsamen Projekten ist die Entwicklung effektiver, gemeinsamer Strukturen erforderlich, in denen Knowhow aufgebaut und geteilt wird.

Im Rahmen der Vorstudie wurde eine Projektskizze erarbeitet, die die Bearbeitung einer regionalen Verkehrsstrategie gemäß dem Stand der Technik gewährleistet (vgl. Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Ein regionaler Masterplan Mobilität kann die Identität der KielRegion weiterentwickeln, die Resilienz der Region, den Wirtschaftsstandort und die Lebensqualität stärken.

Abbildung 16: ein Masterplan Mobilität für die KielRegion



Quelle: eigene Darstellung

5 Quellenverzeichnis

FGSV 2013 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Ausgabe 2013, Köln: FGSV-Verlag

Kiel Region – Kiel Region GmbH 2013: Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region Gesamtbericht. Oktober 2013, KielRegion

Region Hannover – Region Hannover 2011: Verkehrsentwicklungsplan proKlima Region Hannover. 2011, Hannover

SUBV Bremen – Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen 2014: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Oktober 2014, Bremen

A Leistungsbeschreibung

Da aktuell unterschiedliche Möglichkeiten zur Finanzierung des Masterplans Mobilität Kiel-Region geprüft werden, von denen die konkrete Ausprägung der Aufgabenstellung abhängig ist, wurde die Leistungsbeschreibung möglichst umfassend formuliert. Die Leistungsbeschreibung enthält damit Textbausteine, die entsprechend der Anforderungen genutzt werden können, und ist je nach Förderschwerpunkt vor der Auftragsvergabe anzupassen.

I. Einleitung

I.1. Allgemein

Die KielRegion weist eine polyzentrale Raumstruktur auf, aus der sich unterschiedliche Mobilitätsansprüche ergeben. Während sich im ländlichen Raum insbesondere Herausforderungen aus dem demografischen Wandel im Hinblick auf die Daseinsvorsorge und Vorhaltung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs bzw. dessen Finanzierung ergeben, stehen im urbanen Raum die verkehrsbedingten Belastungen, Fragen der Leistungsfähigkeit sowie der Flächenkonkurrenz im Vordergrund. Gleichzeitig können diese Aufgaben aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt-Land-Stadt nicht unabhängig voneinander gelöst werden. Um zukunftsfähige und tragfähige Lösungen zu erreichen bedarf es einer gemeinsamen Mobilitätstrategie, die mit dem Masterplan Mobilität erarbeitet werden soll.

Der Masterplan Mobilität ist als Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept der KielRegion hervorgegangen und soll sich mit dem Leitthema 'Moderne Mobilität' beschäftigen.

Ein Projektblatt beschreibt das Leitprojekt mit der Aufgabe der Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der innerregionalen Verkehre, verweist auf Schnittstellen zu anderen Themen und benennt Ansprechpartner. Als Entwicklungsziele werden benannt die Sicherung einer adäquaten intra-, inter- und überregionalen Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Wirtschafts- und Tourismusverkehre, die Verbesserung des innerregionalen Mobilitätsangebotes unter demographischen und Nachhaltigkeitsaspekten zur Sicherstellung einer zuverlässigen, sicheren und kostengünstigen Mobilität und Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren und Randbereichen sowie die Effizienzerhöhung der Verkehrsverwaltung durch Schaffung einer gemeinsamen Verkehrsplanung und eines gemeinsamen Verkehrsmanagements. Projektziele sollen sein die Sicherstellung einer guten inter- und intra-regionalen Erreichbarkeit, die Sicherstellung einer guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und die Stärkung der regionsinternen Kooperation und Identität.

Die Projektpartner der KielRegion haben sich an der zehnten repräsentativen Verkehrsbefragung der TU Dresden (Mobilität in Deutschland - SrV 2013) beteiligt und damit eine belastbare Datengrundlage geschaffen.

Mit einer Vorstudie wurde eine Projektskizze für den regionalen Masterplan Mobilität in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie den beteiligten Städten und Kreisen erarbeitet. In einem Workshop ist diese der Facharbeitsgruppe Verkehr¹ vorgestellt worden, die in anschließenden Diskussionen ihre Erwartungen und Visionen zu dem Projekt zusammengetragen hat.

Der Aufsichtsrat der KielRegion hat im Februar 2015 die Umsetzung des regionalen Masterplans Mobilität beschlossen.

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erreichen ist ein enger Planungsdialog vorgesehen, an dem alle relevanten Akteure in der Region beteiligt werden. Eine zentrale Aufgabe des Masterplans Mobilität besteht darin, die große Zahl der unterschiedlichen Akteure zu vernetzen und

¹ Die Facharbeitsgruppe Verkehr ist ein Fachgremium im Rahmen des Regionalmanagements. Neben Vertreter/innen der an der KielRegion beteiligten Städte und Kreise sind Verbände, Fachleute und kreisangehörige Kommunen eingeladen.

eine effiziente und konstruktive Kooperation im Bereich der Mobilität zu erreichen. Der Masterplan Mobilität ist integriert angelegt und soll die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg sowie zwischen den Fachrichtungen (Verkehrsplanung, Klimaschutz, Stadtplanung, Wirtschaft) verknüpfen. Konkret liegen umfassende Konzepte und Planungen vor bzw. werden parallel bearbeitet, die es inhaltlich mit dem Masterplan Mobilität zu verschneiden gilt.

Der Masterplan Mobilität agiert aufgrund des regionalen Betrachtungsraums vor allem auf der strategisch-konzeptionellen Ebene. Für die Maßnahmenebene heißt dies, dass die regionale Kooperation gestärkt und regionale Handlungsansätze im Sinne von (Pilot-)Projekten betrachtet werden.

1.2. Moderne Mobilität

Auch in der KielRegion sind die gesellschaftlichen Herausforderungen im Bereich der Mobilität greifbar. Klimawandel und -anpassung sind wichtige Themen insbesondere an der Küste. Hier gibt es bereits intensive Bemühungen mit dem Klimabündnis Kieler Bucht, welches auch verkehrliche Aspekte betrachtet (z. B. Aufsatteln zur fahrradfreundlichen Reiseregion). Die Projektpartner des Masterplans Mobilität sind im Klimaschutz unterschiedlich aufgestellt (Personal, Klimaschutzkonzept) und sehen gerade in der Kooperation ein großes Potenzial, gemeinsam den Bereich der klimafreundlichen Mobilität effizient weiterzuentwickeln. So wird aktuell im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ein Mobilitätskonzept als Klimaschutzteilkonzept erstellt², dessen Ergebnisse in den Masterplan Mobilität zu integrieren sind und damit Impulse für eine gemeinsame Strategie geben können.

Neben der Zukunftsaufgabe des Klimaschutzes ist der demografische Wandel mit entsprechenden Erfordernissen für Mobilitätsangebote (Barrierefreiheit, Daseinsvorsorge etc.) zu benennen. Ebenfalls die enger werdenden finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand und die damit einhergehenden Herausforderungen zur Erhaltung der Infrastruktur und zur Finanzierung des ÖPNV sind wesentliche Zukunftsaufgaben, die es gemeinsam zu lösen gilt.

Gleichzeitig eröffnen sich neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Mobilitätsangebotes. Durch die Entwicklung in der Informations- und Kommunikationstechnologie können Angebote flexibel und bedarfsgerecht organisiert werden und gleichzeitig eine multimodale Nutzung vereinfachen. Alternative Antriebstechnologien sind als Potenzial zu nutzen. Der Trend zum Fahrrad und die Renaissance des Zuzußgehens schlagen sich in einer neuen Mobilitätskultur der Nähe nieder.

'Moderne Mobilität' ist damit anpassungsfähig, stellt sich den zukünftigen Herausforderungen und nutzt neue und innovative Möglichkeiten: 'Moderne Mobilität' ist beweglich.

Mit der Weiterentwicklung einer 'Modernen Mobilität' soll die regionale und überregionale Erreichbarkeit der KielRegion verbessert und so die Resilienz gestärkt werden.

² Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wird infolgedessen aus der Bearbeitung des Masterplans Mobilität der KielRegion ausgenommen.

II. Leistungsbeschreibung

1 Grundlagen, Rahmenbedingungen, Eingangsdaten

Zu Beginn der Projektbearbeitung werden relevante Grundlagenmaterialien zusammengestellt und dem Auftragnehmer übergeben. Zudem sind organisatorische und inhaltliche Rahmenbedingungen für die Bearbeitung zu klären.

- Auftaktgespräch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zur Konkretisierung des Arbeitsprozesses und der Projektstruktur
- Abstimmung einer Zeit- und Arbeitsplanung und Festhalten organisatorischer Zwischen-schritte (Berichterstattung, Arbeitsgruppen, Beteiligung etc.)
- Sammlung und Sichtung der vom Auftraggeber überreichten Grundlagendaten
- Kenntnisnahme sowie Berücksichtigung bestehender und im Verhältnis stehender Planwerke/Planungsräume

Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplans Mobilität sind fertiggestellte oder in der Bearbeitung befindliche Planwerke, Konzepte oder Programme, die das Themenfeld Mobilität in der KielRegion betreffen, zu berücksichtigen bzw. die entsprechenden Ergebnisse in den Masterplan zu integrieren. Hierzu zählen insbesondere:

- Regionales Entwicklungskonzept (REK) der Kiel Region
- Mobilität in Städten, SrV 2013
- Vorstudie für die Aufstellung eines Masterplans Mobilität in der KielRegion (2015)
- Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ (2015 - Anfang 2016)
- Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbünde und Kommunen (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Kiel Region (ab 2015)
- Regionalplanung Planungsraum III (laufend)
- Rahmenplan Kieler Förde
- Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Fördeschifffahrt
- landesweites Radverkehrsnetz
- regionale Nahverkehrspläne der Kreise sowie landesweiter Nahverkehrsplan
- Kiel-Schönberger Eisenbahn und Bus-Bahn-Konzept
- kommunale Konzepte: z. B. VEP Kiel (2008), ÖPNV-Strategie Stadt Kiel (in Planung), INSEK und Radverkehrskonzepte
- Mobilitätsprojekte der AktivRegionen
- Landeswassergartenschau (2020)
- Olympiabewerbung Hamburg 2024

2 Regionales Verkehrsmodell

Das Daten- und Wissensmanagement soll auf der regionalen Ebene mit Hilfe eines gemeinsamen Verkehrsmodells weiterentwickelt werden und als Instrumentarium zur Analyse, für Prognosen und Wirkungsabschätzungen dienen. Das bestehende Verkehrsmodell der Stadt Kiel wird 2015 aktualisiert. Im Rahmen des Masterplans soll dieses Verkehrsmodell auf den Untersuchungsbereich des Masterplans Mobilität erweitert werden. Auch zum derzeit geplanten landesweiten Verkehrsmodell der NAH.SH GmbH sollen Schnittstellen zum Datenaustausch installiert werden. Desweiteren beabsichtigt der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) sein landesweites Verkehrsmodell zu aktualisieren. Auch hier ist künftig eine stärkere Zusammenarbeit hinsichtlich der Verkehrszellen und Eingangsdaten geplant. Damit lassen sich auch auf regionaler Ebene Szenarien unterschiedlicher demografischer oder infrastruktureller Entwicklungen sowie Wirkungsprognosen erstellen, die dann dem Wissenstransfer in die Öffentlichkeit sowie der Politik dienen könnten. Die Betreuung des regionalen Verkehrsmodells ist auf Seiten der Auftraggeber bei der Stadt Kiel vorgesehen. Der Untersuchungsraum umfasst die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Neumünster sowie die beiden Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes ist neben der Berechnung des Analysefalls, die Berechnung eines Prognose-Null-Falls als Referenzszenario sowie eines Klimaschutzszenarios (Prognose-Maßnahmen-Fall) vorgesehen. Ein Prognosehorizont ist im Rahmen der Bearbeitung zu bestimmen. Es ist möglich, dass zwei bis drei Planfälle zur Untersuchung regional wirksamer ÖPNV-Maßnahmen oder infrastruktureller Maßnahmen zu betrachten sind. Diese sind in der Kalkulation optional zu benennen.

- Erweiterung des Verkehrsmodells der Stadt Kiel für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Stadt Neumünster, incl. Kalibrierung
- Berechnung des Analysefalls als Datengrundlage für die CO₂-Bilanzierung
- Analyse der Erreichbarkeit zentraler Orte und Gewerbestandorte
- Berechnung eines Referenz- sowie eines Klimaschutzszenarios im Rahmen der Potenzialanalyse
- Aufbau einer Struktur zur Datenpflege in Bezug auf regelmässige Verkehrserhebungen (Kfz, ÖPNV, Querschnitte), Strukturdaten, Mobilitätskennwerte (SrV), Kosten und Zuständigkeiten
- optional: Untersuchung von zwei bis drei Planfällen regional wirksamer ÖPNV- oder infrastruktureller Maßnahmen

3 Vororientierung, Analyse und Bilanz

Die Analyse dient dazu, als Vororientierung für den weiteren Arbeitsprozess Stärken und Schwächen zu identifizieren. Sie soll möglichst kompakt bearbeitet werden. Mit den vorliegenden Materialien, Konzepten und Planungen sind wesentliche Grundlagen vorhanden, die auszuwerten sind und auf die mit dem Masterplan aufgebaut werden kann. Desweiteren sind Gespräche mit Schlüsselpersonen aus den unterschiedlichen Themenbereichen zu führen, womit das in der Region vorhandene Knowhow genutzt und für den Prozess des Masterplans Mobilität mobilisiert werden kann. Auf dieser Grundlage erfolgt eine fundierte Einschätzung des regionalen Verkehrssystems.

3.1 Allgemein

Mit der Analyse soll das Verkehrsangebot in der KielRegion betrachtet und bewertet werden. Als wichtige Grundlage dient die Datenbasis der repräsentativen Verkehrsbefragung (Mobilität in Städten - SrV), für die eine vertiefende Auswertung vorzunehmen ist. Es gilt Verkehrsströme innerhalb der Region zu identifizieren (z. B. Raum-, Siedlungs- und Gewerbestrukturen, Pendlerbeziehungen). Laufende und geplante Projekte aus dem Mobilitätsbereich werden zusammengetragen.

- vertiefte Auswertung relevanter Datengrundlagen, z. B. SrV-Daten und Pendlerströme
- Erfassen der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten wie Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs, Fahrgastbefragungen etc.
- Gespräche mit Schlüsselpersonen, kalkulatorisch ist von mindestens 30 Kontakten auszugehen
- Recherche laufender und geplanter Mobilitätsprojekte (mit Unterstützung des Auftraggebers)
- Stärken und Schwächen herausarbeiten

3.2 Fußverkehr und Nahmobilität

Aufgrund der regionalen Betrachtungsebene kann der Fußverkehr nur im großflächigen Maßstab bearbeitet werden. Dennoch sollen bestehende, kommunale Planungen zum Fußverkehr herangezogen und berücksichtigt werden.

- Allgemeine Aussagen zur Bestandssituation des Fußverkehrs
- Heranziehung bestehender Konzepte und Planungen
- Generelle Einordnung von Nahmobilität und Fußverkehr (Stellenwert, Potenziale)

3.3 Radverkehr

Der Radverkehr wird im regionalen bzw. interkommunalen Zusammenhang betrachtet. Das Radverkehrsnetz ist aufzunehmen (Alltags- und Freizeitnetz) und zu bewerten. Aus den Schlüsselpersonengesprächen sind qualitative Aussagen zur Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur abzuleiten, außerdem sind Aktivitäten zur Radverkehrsförderung aus den Bereichen Service/Dienstleistung und Kommunikation zu recherchieren. Bestehende Planungen und Projekte sind in die Analyse mit einzubeziehen.

- Aufnahme und Bewertung des Radverkehrsnetzes
- Qualitative Aussagen zur Radverkehrsinfrastruktur
- Recherche von Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in den Bereichen Service/Dienstleistung und Kommunikation
- Heranziehung bestehender Planungen und Projekte
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.4 Öffentlicher (Schienen-)Personennahverkehr (ÖPNV/SPNV)

Die Bereiche ÖPNV/SPNV werden in den bestehenden regionalen Nahverkehrsplänen (Rendsburg-Eckernförde, Stadt Kiel, Kreis Plön, Stadt Neumünster) sowie im landesweiten

Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein behandelt, welche den Zeitraum bis zum Jahr 2017 betrachten. Demnach bilden die Planwerke und die darin entwickelten Empfehlungen eine wichtige Grundlage für den Masterplan Mobilität für den ÖPNV/SPNV. Neben dem straßen- und schienengebundenen Personennahverkehr sind auch der Fernverkehr der Bahn, Fähren, die Fördeschiffahrt sowie der Flugverkehr zu berücksichtigen.

- Auswertung der bestehenden Nahverkehrspläne
- Aufnahme des Schienen- und Busliniennetzes
- Erfassung des Fährverkehrs (Ostsee, Nord-Ostsee-Kanal) und der Fördeschiffahrt
- Bewertung der Anbindung der KielRegion im Schienenfernverkehr
- Bewertung der Bedeutung des Flugverkehrs für die KielRegion
- Bewertung des Tarifsystems
- Auswertung von flexiblen, bedarfsgerechten Angebotsformen und bürgerschaftlichem Engagement
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.5 Inter- und Multimodalität

Um eine zukunftsgerechte Mobilität für die gesamte KielRegion – vor allem für die ländliche Region – zu gewährleisten bedarf es eines Mobilitätsangebotes, welches die Verkehrsträger intelligent miteinander verknüpft. Mit der Analyse werden intermodale Schnittstellen (z. B. Bike&Ride, Park&Ride) erfasst. Multimodale Angebote sind aus dem Projekt 'Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbände und Kommunen' (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015) zu übernehmen.

- Aufnahme der intermodalen Schnittstellen in der KielRegion (B&R, P&R, Radstationen etc.)
- Analyse der Verknüpfung der Fördeschiffahrt mit anderen regionalen ÖPNV-Angeboten
- Übernahme der Analyse zu multimodalen Angeboten aus dem Projekt des BMVI
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.6 Motorisierter Individualverkehr

Aufgrund der Lage und Ausdehnung der KielRegion ist der Kfz-Verkehr einerseits im Sinne des (inter-)nationalen Transitverkehrs (z. B. Nord-Süd-Verbindung Bundesautobahn A7) von Bedeutung und andererseits innerhalb des Planungsraums zu begreifen. Vorliegende Planungen sind zu berücksichtigen (z. B. Fehmarnbeltquerung, Ausbau Autobahn A7 und A21, B202/B203). Die Analyse der Erreichbarkeiten erfolgt mithilfe des Verkehrsmodells. Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge soll aufgenommen werden.

- Einordnung der KielRegion im nationalen und internationalen Straßennetz
- Aufnahme des klassifizierten Straßennetzes
- Erreichbarkeitsanalyse mithilfe des Verkehrsmodells
- Berücksichtigung relevanter, geplanter Infrastrukturprojekte im Straßennetz
- Aufnahme der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.7 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr in der KielRegion ist neben dem straßengebundenen Lkw-Verkehr und dem Güterschienenverkehr mit dem Nord-Ostsee-Kanal und den Hafenstandorten Kiel und Rendsburg auch von der Schifffahrt geprägt. Im Masterplan Mobilität ist sowohl der großräumige Güterverkehr (national/international) als auch der regionale Wirtschaftsverkehr (lokale Distribution) zu berücksichtigen. Für die Bestandsanalyse sind folgende Aspekte zu beachten:

- Identifizierung von wesentlichen Quell-/Zielbereichen in der Region (Wirtschaftsstandorte, vgl. auch Gewerbeflächenentwicklungskonzept)
- Identifizierung wesentlicher Transitstrecken/Verkehrsachsen (Straße, Schiene, Schifffahrt) für den Güterverkehr
- Bewertung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten (u. a. Potentialanalyse Ost-West-Achse)
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.8 Tourismus

Der Tourismus hat in der KielRegion aufgrund der Lage an der Ostseeküste eine besondere Bedeutung. Insofern sind Nachfrage und Angebot touristischer Verkehre im Masterplan Mobilität zu berücksichtigen.

- Analyse wichtiger touristischer Ziele und deren Erreichbarkeit mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern
- Recherche Tourismus-spezifischer Mobilitätsangebote und Aktivitäten
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.9 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem Klimawandel und knapper finanzieller Spielräume sind auch im Mobilitätssektor Potenziale möglichst effizient zu nutzen. Hierbei stellen das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Steuerungsinstrumente dar, um die Effizienz der Verkehrsträger zu erhöhen und ihre Auslastung zu optimieren. Insbesondere Aspekte auf Grundlage der zielgruppenorientierten Information, Öffentlichkeitsarbeit sowie der Effizienzsteigerung von Mobilitätsangeboten stellen wichtige Ansätze dar. Dies bedeutet für die Bestandsanalyse:

- Recherche bestehender Angebote des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements in der KielRegion
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

3.10 Umwelt & Klima, Energie- und THG-Bilanz

Mit dem Masterplan Mobilität in der KielRegion sollen die Auswirkung des Verkehrs auf Umwelt und Klima berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Aktivitäten zum Klimaschutz sind die beteiligten Kreise und Städte der KielRegion unterschiedlich aufgestellt (z. B. Personal, Konzepte). Daher erscheint es sinnvoll eine regionale Betrachtung der klimatischen und umweltbedingten Auswirkung des Verkehrssystems zu erarbeiten.

- Sichtung und Auswertung der relevanten Planwerke in der KielRegion (z. B. Luftreinhaltungspläne, Lärmaktionspläne, Klimaschutzkonzepte)
- Recherche von Projekten im Bereich der klimafreundlichen Mobilität in der KielRegion
- Aufzeigen von Stärken und Schwächen

Die Analyse wird mit der Bilanzierung der Treibhausgasemissionen abgeschlossen. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Bilanzierungsmethode festlegen (z. B. Fortschreibbarkeit der Bilanz, Umgang mit überregionalen Verkehrsflüssen etc.) und Darstellung der Bilanzgrenzen
- Erstellen einer Energie- und Treibhausgasbilanz auf Basis der Verkehrsdaten pro Verkehrsleistung und festgelegter Emissionsfaktoren, als Datengrundlage ist der Analysefall des Verkehrsmodells heranzuziehen

4 Zielkonzept

Um für die inhaltliche Bearbeitung des Masterplans eine strategische Ausrichtung zu definieren, wird vom Auftragnehmer ein Entwurf für das Zielkonzept erstellt und mit dem Auftraggeber sowie dem projektbegleitenden Beirat diskutiert und ausgearbeitet. Dabei gilt es frühzeitig potenzielle Zielkonflikte zu identifizieren und einen möglichen Umgang mit diesen aufzuzeigen. Darüber hinaus dienen die festgesteckten Ziele der späteren Kontrolle der Zielerreichung im Evaluationskonzept.

- Recherche und Zusammenstellung der Ziele aus bereits vorliegenden Konzepten in der KielRegion und Berücksichtigung der Zielkonzeptionen weiterer für die Region relevanter Planwerke (z. B. Landesplanung)
- Erarbeitung eines Zielkonzeptes als Entwurf
- Abstimmung der für den Masterplan verbindlichen Ziele mit den relevanten Akteuren im Bearbeitungsprozess

5 Strategien und Potenzialanalyse

Durch den Auftragnehmer sind die kurz-, mittel- und langfristigen Potenziale zur Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu ermitteln. Dabei sind Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien, Effizienzsteigerung und Nutzungsmöglichkeiten von erneuerbaren Energien zu berücksichtigen. Es sollen (Teil-)Strategien für die Handlungsfelder 5.1 ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN, 5.2 EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN, 5.3 FAHREN UND HANDELN sowie 5.4 INFORMIEREN UND ORGANISIEREN aufgezeigt werden. Die inhaltliche Ausprägung und Handlungsansätze sind vom Auftragnehmer darzustellen.

Es ist ein quantitatives Treibhausgasminderungsziel für einen geeigneten Zeithorizont zu definieren und ein Klimaschutzszenario als Maßnahmenzenario einem Referenzszenario (Prognose-nullfall) gegenüberzustellen.

- Ermitteln der kurz-, mittel- und langfristigen Potenziale zur Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

- Entwickeln von (Teil-)Strategien für vier Handlungsfelder (siehe 5.1 bis 5.4) unter Beachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen
- Definition eines quantitativen Treibhausgasminderungsziels für ein geeignetes Zieljahr
- Erstellen eines Referenzszenarios (Prognosenullfall ohne Klimaschutzanstrengungen) und eines Klimaschutzszenarios (Maßnahmenszenarios) für das Zieljahr unter Beachtung wirtschaftlicher Auswirkungen

5.1 ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN

Fußverkehr und Nahmobilität

Es soll ein Leitfaden zur Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs als Handreichung für die Kommunen entwickelt werden.

Radverkehr

Es sind Handlungsansätze zur Förderung des Radverkehrs als System sowie insbesondere Anforderungen an die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes zu entwickeln. Es soll ein Leitfaden als Handreichung für Kommunen entwickelt werden. Der Trend zum Pedelec und die sich daraus ergebenden Chancen und Anforderungen sind zu berücksichtigen.

Hinweise zur integrierten Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

Es ist aufzuzeigen, wie eine fachbereichsübergreifende, integrierte Planung gewährleistet und regional abgestimmt werden kann. Dazu sind Empfehlungen für eine verkehrssparsame Siedlungsentwicklung bzw. zur Förderung der Nahmobilität durch integrierte Siedlungsentwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher Entwicklungsziele zu erarbeiten. Analog sind verkehrliche Anforderungen und Potenziale der Gewerbeflächenentwicklung zu benennen bzw. mit dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept der KielRegion zu verschneiden.

5.2 EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

ÖPNV/SPNV

Aufgrund des Zeithorizontes des Masterplans steht die Entwicklung von mittel- bis langfristigen Strategien und die Prüfung einer perspektivisch gemeinsamen Nahverkehrsplanung im Fokus des Masterplans. Die Integration bedarfsgerechter Angebote sowie Potenziale bürgerschaftlichen Engagements sind zu berücksichtigen.

Inter- und Multimodalität

Es sind Handlungsansätze zur intelligenten Verknüpfung der Verkehrsmittel und zur alternativen Verkehrsmittelwahl in der KielRegion aufzuzeigen. Die Empfehlung des Projekts 'Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbünde und Kommunen' (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015) können übernommen werden und sind ggf. zu konkretisieren bzw. weiterzuentwickeln.

5.3 ANFAHREN UND HANDELN

Motorisierter Individualverkehr

Es sind Strategien zur effizienten und verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs auch im Hinblick auf infrastrukturelle Maßnahmen aufzuzeigen. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit soll verbessert werden. Darüber hinaus sind Strategien zur Instandhaltung der Infrastruktur zu entwickeln.

Wirtschaftsverkehr

Neben Strategien zur effizienten und leistungsfähigen Abwicklung von Wirtschaftsverkehren sind alternative Logistiksysteme sowie die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten auch im Hinblick auf infrastrukturelle Bedarfe in der Konzeption zu berücksichtigen.

E-Mobilität

Es wird eine regionale Strategie zur Förderung der Elektromobilität mit Ansätzen im Bereich Infrastruktur, Fahrzeugflotte und Kommunikation erwartet.

5.4 INFORMIEREN UND ORGANISIEREN

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Zur Optimierung der Auslastung bestehender Systeme ist das Steuerungselement des Verkehrsmanagements zu berücksichtigen. Handlungsoptionen für kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement sind aufzuzeigen.

Öffentlichkeitsarbeit

Es werden Handlungsansätze im Bereich der Kommunikation, des Mobilitätsmarketings und der Öffentlichkeitsarbeit erwartet. Dabei sollen auch zielgruppenspezifische Angebote berücksichtigt werden.

Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und damit eine freie Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen sind Handlungsansätze aufzuzeigen.

6 Projekte und Maßnahmen / Maßnahmenkatalog

Aus den Ergebnissen der Potenzialanalyse und den damit aufgezeigten (Teil-)Strategien sollen konkrete Projekte in den vier Handlungsfeldern ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN, EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN, FAHREN UND HANDELN sowie INFORMIEREN UND ORGANISIEREN entwickelt werden. Die Projektansätze sind vom Auftragnehmer inhaltlich zu füllen und aussagekräftig darzustellen.

Die entwickelten Maßnahmen sind hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen Wirkung, der Zielorientierung sowie der Potenziale zur CO₂-Einsparung zu bewerten. Es ist eine Prüfung auf mögliche Zielkonflikte bei Einzelmaßnahmen oder zwischen Maßnahmen zu erbringen. Die Kosten sind abzuschätzen und Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten aufzuzeigen. Die Projekte sind als Maßnahmenkatalog in eine Prioritätenreihung zu bringen.

- Entwickeln von konkreten Projekten, abgeleitet aus den (Teil-)Strategien der vier Handlungsfelder
- Darstellung der verkehrlichen und ökologischen Auswirkungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen
- optional: Einschätzung der Potenziale von zwei bis drei regional wirksamen ÖPNV-Maßnahmen oder infrastrukturellen Maßnahmen auf der Grundlage einer modelltechnischen Untersuchung
- Prüfung der Projekte auf Zielkonflikte
- Benennen von Akteuren
- Abschätzung der Kosten und Aufzeigen von Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- Festlegung von Prioritäten und (zeitlichen) Abhängigkeiten (Einteilung in kurz-, mittel- und langfristige Projekte)
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs

7 Controllingkonzept für den Umsetzungsprozess

Um die Wirkung des abgestimmten Handlungskonzeptes im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können ist ein Controlling zu implementieren. Für ein erfolgreiches Controlling bedarf es dabei der Festlegung von Indikatoren. Es sind Regeln für eine ggf. erforderliche Anpassung der Maßnahmen aufzuzeigen.

- Definition von Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung
- Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Evaluation der abgestimmten Ziele des Masterplans (Zeitplan, Personal, Datenerhebung, Bericht)
- Benennung von Optionen zur Weiterentwicklung des Masterplans bzw. zur flexiblen Anpassung auf zukünftige – sich ggf. ändernde – Rahmenbedingungen

8 Entwicklung gemeinsamer Strukturen, regionale Verkehrsplanung

- Zur Effizienzsteigerung der Verkehrsverwaltung sind Perspektiven für gemeinsame Strukturen einer regionalen Verkehrsplanung aufzuzeigen, die auch die Umsetzung des Masterplans Mobilität gewährleisten kann. Dabei sind Abstimmungsprozesse der Gebietskörperschaften untereinander zu berücksichtigen und Vorschläge zur Finanzierung von Maßnahmen zu entwickeln. Die Entwicklung und Abstimmung gemeinsamer Strukturen zur Verstetigung des Prozesses soll durch den Auftragnehmer begleitet werden. Aufzeigen von perspektivisch möglichen Strukturen einer gemeinsamen, regionalen Verkehrsplanung, die Knowhow bündeln und die Umsetzung des Masterplans Mobilität begleiten
- Entwickeln von Vorschlägen zur Finanzierung gemeinsamer Maßnahmen, z. B. Kostenschlüssel
- Konzept zur Verstetigung des Prozesses

9 Akteursbeteiligung

Für den Masterplan Mobilität wird ein Planungsdialog angestrebt, der die Partizipation von Politik, Verbänden, Kommunen und Öffentlichkeit in der KielRegion ermöglicht und die Einbeziehung der vielfältigen Akteure gewährleistet. Dazu wird die Elemente aus Beirat, der Rückkopplung mit den Kommunen sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgeschlagen.

Der Beirat fungiert als projektbegleitendes Gremium zur Qualitätssicherung des Masterplans Mobilität. In ihm sind Akteure aus Politik und verkehrspolitischen Verbänden vertreten, die sich fachlich auseinandersetzen und die strategische Ausrichtung des Projekts überprüfen. Viele Maßnahmen im Bereich der Mobilität müssen auf kommunaler Ebene weiter konkretisiert und umgesetzt werden. Entsprechend sind die Bedarfe der Kommunen ausschlaggebend und die Akzeptanz in den Kommunen Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung. Dazu dient die Rückkopplung mit den Kommunen z. B. in Form von Workshops. Mit einem transparenten Planungsdialog in der Öffentlichkeit steigt die Akzeptanz des Projektes durch das Angebot zur Information und Mitsprache.

Die inhaltliche Vorbereitung der jeweiligen Termine obliegt dem Auftragnehmer, der administrative Teil liegt beim Auftraggeber. Es wird erwartet, dass der Anbieter die Konzeption und Formate der Akteursbeteiligung konkretisiert.

- Vor- und Nachbereitung sowie Teilhabe an Sitzungen eines projektbegleitenden Beirats aus z. B. Politik und Verbänden (Präsentation von Zwischenergebnissen, Diskussion und Abstimmung); kalkulatorisch ist von sechs Terminen auszugehen
- Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen in Form von z. B. Workshops; das Format der Beteiligung ist vom Anbieter zu konkretisieren
- Vor- und Nachbereitung sowie Teilhabe an Beteiligungsterminen für die Öffentlichkeit, z. B. Auftaktveranstaltung, thematische Workshops und Ergebnispräsentation; das Format der Beteiligung ist vom Anbieter zu konkretisieren

10 Abstimmung, Dokumentation, Kommunikationsstrategie

Die inhaltliche Bearbeitung des Masterplans ist laufend zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber bzw. der verantwortlichen Projektgruppe abzustimmen. Es sind regelmässige Abstimmungstermine vorzusehen. Auch für die Kommunikation auf politischer sowie verwaltungsinterner Ebene in der KielRegion hat der Auftragnehmer zur Begleitung des Auftraggebers entsprechende personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Dies schließt die Vorbereitung und Bereitstellung entsprechender fachlicher Inhalte (z. B. Präsentation, Handouts) von Seiten des Auftragnehmers ein.

Die Ergebnisse der Projektbearbeitung sind in zwei Zwischenberichten zu dokumentieren und in einem Abschlussbericht zusammenzufassen. Im Rahmen der Zeitplanung sind vom Anbieter Meilensteine der Projektbearbeitung vorzuschlagen.

Zur Kommunikation des Projektes in der Öffentlichkeit und zur Förderung der Wahrnehmung ist eine Kommunikationsstrategie zu erarbeiten, die die mediale Präsenz gewährleistet.

- Es ist die Möglichkeit zu prüfen, ob der Auftragnehmer einen Arbeitsplatz für eine/n Projektbearbeiter/in während der Projektlaufzeit vor Ort einrichten kann. Räumlichkeiten können ggf. die KielRegion zur Verfügung stellen. Vor- und Nachbereitung sowie Teilnahme an Abstimmungsterminen mit dem Auftraggeber und/oder Dritten. Administrative Aufgaben werden von Seiten des Auftraggebers getragen (z. B. Einladungen, Räumlichkeiten), die inhaltliche Vorbereitung liegt beim Auftragnehmer. Abstimmungstermine sind alle 6 Wochen vorgesehen, insgesamt ist mit dem Auftakttermin von ca. 10 Terminen auszugehen.
- Konzeption einer Kommunikationsstrategie mit Online-Auftritt, Pressemitteilungen, Broschüre etc.
- Zur Dokumentation des Bearbeitungsprozesses werden vom Auftragnehmer insgesamt zwei Zwischenberichte sowie ein zusammenfassender Abschlussbericht (inkl. Broschüren-Kurzfassung) erwartet.
- Die Berichte sind dem Auftraggeber 10-fach in gedruckter sowie digitaler (bearbeitbarer) Form zu übergeben, dies gilt auch für die in den Berichten enthaltenen Einzelergebnisse (z. B. Pläne, Tabellen).

III. Allgemeine Hinweise

III.1. Zeit- und Arbeitsplanung

III.2. Bewertungskriterien



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2015/606
	Status:	öffentlich
Federführend: FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Datum:	26.06.2015
	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
Mitwirkend:	Bearbeiter/in:	Sebastian Krug
öffentliche Mitteilungsvorlage		
Modellvorhaben des Bundes "Langfristige Sicherung und Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen"		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Das Projekt wird zu 100 % vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die Kreise müssen keinen Eigenanteil für das Projekt leisten.

Bei einer gemeinsamen Bewerbung mit dem Kreis Plön (Rendsburg-Eckernförde) besteht die Möglichkeit, eine Förderung von 500.000 Euro zu erhalten, von denen 100.000 Euro für eine investive Maßnahme genutzt werden können.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Sachverhalt:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zusammen mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung ein Modellvorhaben ausgeschrieben, das sich mit dem Thema "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" beschäftigt. Es wurden 91 Kreise in ganz Deutschland ausgewählt, die sich um die Teilnahme an dem Projekt bewerben können. Grundlage für die Auswahl der Kreise war die prognostizierte demografische Entwicklung der Kreise. Ziel des Bundesministeriums ist es, dass ein Kreis oder eine Region aus jedem Bundesland an dem Modellvorhaben teilnimmt. In Schleswig-Holstein wurden die Kreise Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und Plön ausgewählt.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde verfolgt mit dem Kreis Plön das Ziel, unter dem Dach der Kiel Region einen gemeinsamen Antrag zur Teilnahme an dem Modellvorhaben zu stellen. Die Landeshauptstadt Kiel hat signalisiert, das Vorhaben zu unterstützen, sofern dies gewünscht ist.

Beschreibung des Vorhabens:

Mit dem bundesweiten Modellvorhaben "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" sind vom demografischen Wandel besonders

betroffene Regionen in einem Wettbewerbsverfahren aufgefordert, ausgehend von ihrer regionalen Bevölkerungsentwicklung und ihren längerfristigen Entwicklungsbedingungen innovative Konzepte zu erarbeiten, mit denen in Zukunft sowohl die Daseinsvorsorge und Nahversorgung als auch die Mobilität gewährleistet werden können. Es sollen dabei standortplanerische und verkehrsplanerische Ansätze zusammengeführt werden. Ziel dieser Doppelstrategie ist es, Angebote der Daseinsvorsorge mittel- bis langfristig an räumlich möglichst günstigen Standorten zu bündeln, um damit deren wirtschaftliche Tragfähigkeit und Erreichbarkeit langfristig sicherzustellen.

Der strategische Ansatz des Modellvorhabens setzt auf eine freiwillige, oft aber auch notwendige Kooperation der betroffenen Gebietskörperschaften (Kreise, Städte und Gemeinden) bei der Organisation und Sicherstellung der Daseinsvorsorge. So sollen z.B. gebäudebezogene Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge (v.a. Kindertagesstätten, Schulen, Feuerwehr, Rettungswesen, Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Pflege – ohne technische bzw. leitungsgebundene Infrastrukturen) und Angebote der Nahversorgung mittel- bis langfristig innerhalb von Gemeinden oder gemeindeübergreifend (in sogenannten „Kooperationsräumen“) an räumlich möglichst gut erreichbaren Standorten und möglichst in „multifunktionalen Gebäuden bzw. Zentren“ gebündelt werden.

In dem Modellvorhaben wird besonderer Wert darauf gelegt, dass neben Politik, Verwaltung, professionellen Anbietern von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge und Nahversorgung sowie Vertretern der Zivilgesellschaft von Beginn an auch die verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen (wie Jugendliche, Familien mit Kindern und ältere Menschen) von Daseinsvorsorge und Mobilität vor Ort aktiv in die Entwicklung und Umsetzung von Standortkonzepten und Mobilitätsangeboten eingebunden werden. So können ihre Ideen aufgenommen und die Akzeptanz und Effizienz von künftigen Lösungen gefördert werden.

Weiteres Vorgehen:

Der Antragsschluss für die Bewerbung ist der 18. September 2015. Die Kiel Region GmbH ist bereit, mit den beiden Kreisen einen gemeinsamen Antrag zu erarbeiten. Im Rahmen der Bearbeitung des Antrages übernimmt die Kiel Region GmbH mit dem Regionalmanagement die Projektleitung und Steuerung des Projektes, das von einem externen Gutachter bearbeitet wird.

Anlage/n:



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, 15.07.2015
Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr
Sitzungsende: 19:40 Uhr
Ort, Raum: Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg,
Sitzungssaal 1

Vorsitz

Albrecht , Tim

reguläre Mitglieder

Langer , Klaus
Fandrey , Eike
Kahle , Thomas
Klimach-Dreger , Martin
Koch , Holger Norbert
Kolls , Jens
Scherbarth , Kurt
Tretbar-Endres , Martin

stellvertretende Mitglieder

Büchert , Peter
Kaufmann , Ralf
Paulsen , Sönke-Peter
Rohwer , Michael
Schlömer , Christian
Steckel , Raoul

Verwaltung

Brück , Andreas
Kruse Dr., Martin
Nevermann , Malte

Gäste

Kock , Jutta

Ledune , Pascal

Mittrich , Hartmut

Müller , Alexander

Schaffner , Klaus

Thomsen , Sven

Politik

Last , Hans-Werner

Tagesordnung:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Genehmigung der Niederschriften über die Sitzungen am 29.04.2015 und 10.06.2015
4. Neueröffnung der Bahnhaltepunkte zwischen Kiel - Rendsburg
 - 4.1. Ergebnispräsentation der Fahrgastbefragung auf der Strecke Kiel - Rendsburg
 - 4.2. Vorstellung des Konzeptes zur Verbesserung der Busanbindung der neu eröffneten Haltepunkte
5. Sachstand Masterplan Mobilität der KielRegion VO/2015/505-001
6. Modellvorhaben des Bundes "Langfristige Sicherung und Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" VO/2015/606
7. Wirtschaftsförderung im Kreisgebiet
8. Verschiedenes

Protokoll:

zu 1 Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 17:00 Uhr und stellte fest, dass der Ausschuss beschlussfähig sei. Einwendungen gegen Form und Frist der Einladung wurden nicht erhoben. Der Ausschuss beschloss nach oben stehender Tagesordnung zu Verfahren.

zu 2 Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Anfragen vor.

zu 3 Genehmigung der Niederschriften über die Sitzungen am 29.04.2015 und 10.06.2015

Herr Tretbar-Endres bat um folgende Korrekturen im Protokoll zur Sitzung am 10.06.2015:

TOP 6 / vierter Absatz: „vor weiteren Aktivitäten“ entfernen

TOP 7.1 / zweiter Absatz: hinter „1300 Haltestellen“ die Zeitangabe „bis Ende des Jahres“ einfügen.

Mit den vorgenannten Änderungen wurden die Niederschriften über die Sitzungen am 29.04.2015 und 10.06.2015 einstimmig genehmigt.

zu 4 Neueröffnung der Bahnhaltepunkte zwischen Kiel - Rendsburg

zu 4.1 Ergebnispräsentation der Fahrgastbefragung auf der Strecke Kiel - Rendsburg

Herr Schulz von der NAH.SH GmbH begrüßte die Anwesenden und stellte anhand der von ihm präsentierten Folien die Entwicklung der Bahnverbindung Kiel – Rendsburg in den letzten Jahren dar.

Frau Kock erkundigte sich nach dem Vorhandensein von Toiletten in den eingesetzten Zügen. Herr Schulz teilte dazu mit, dass mit Ausnahme der Züge der AKN auf der Strecke Neumünster – Hamburg-Eidelstedt alle in Schleswig-Holstein verkehrenden Züge mit Toiletten ausgestattet seien.

Herr Tretbar-Endres berichtete, dass der morgendliche Zug in Richtung Kiel auf dem Streckenabschnitt Owschlag – Rendsburg überfüllt sei und schlug den Einsatz einer Doppeltraktion vor. Herr Schulz bestätigte die Wahrnehmung von Herrn Tretbar-Endres und erklärte, dass der Einsatz einer Doppeltraktion im Rahmen des Gesamtangebotes aktuell nicht realisierbar sei. Herr Tretbar-Endres bat die Vertreter der NAH.SH, nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Anschließend erläuterte Herr Knipping die von ihm präsentierten Folien zur Fahrgastbefragung.

Zur Busanbindung des Bahnhofpunktes Schülldorf teilte Herr Schulz mit, dass die Auslastung nach wie vor nicht zufriedenstellend sei. Er bat insofern um einen „langen Atem“, da man die Annahme neuer Verkehrsangebote erfahrungsgemäß erst nach drei Jahren beurteilen könne.

Herr Schulz sprach sich auch für eine Verlängerung der Bahnstrecke nach Fockbek bzw. Rendsburg Seemühlen-Nord aus. Auf diesem Streckenabschnitt könne von einem Potential von 500 Fahrgästen täglich ausgegangen werden.

Nach mehreren Wortbeiträgen aus der Mitte des Ausschusses bedankte sich der Vorsitzende bei den Vertretern der NAH.SH GmbH für ihren Vortrag.

Die Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

zu 4.2 Vorstellung des Konzeptes zur Verbesserung der Busanbindung der neu eröffneten Haltepunkte

Nach einleitenden Worten von Herrn Thomsen von der Autokraft GmbH übernahm Herr Mittrich die weitere Moderation und stellte die Anbindungsmöglichkeiten einzelner Bahnhofpunkte (Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Felde, Bredenbek, Schülldorf) vor.

Abschließend machte Herr Thomsen einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen, der von den Ausschussmitgliedern einmütig zur Kenntnis genommen wurde.

Die entsprechende Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

zu 5 Sachstand Masterplan Mobilität der KielRegion VO/2015/505-001

Herr Voigt von der Kiel Region GmbH berichtete zum Sachstand, insbesondere

- Hintergrund/Historie
- Herausforderungen für Kreise und Städte
- Handlungsschwerpunkte
- Moderne Mobilität
- Organisation, Strukturen, Personal (Bildung von Foren)

Es werde keine wissenschaftliche Begleitung geben, da es keine Fördermittel aus dem Projekt „Kommune innovativ“ gebe.

Ergänzend beantwortete Herr Voigt Fragen aus der Mitte des Ausschusses.

zu 6 Modellvorhaben des Bundes "Langfristige Sicherung und Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" VO/2015/606

Herr Voigt berichtete ergänzend zur Vorlage. Die Mitglieder des Ausschusses sprachen sich einmütig für vorgeschlagene Vorgehensweise aus und baten die Kiel Region GmbH, einen entsprechenden Antrag zu erarbeiten.

zu 7 Wirtschaftsförderung im Kreisgebiet

Herr Ledune berichtete kurz zu folgenden Punkten:

- Neuausrichtung der WFG
- GRW-Mittel: Richtlinie zu einzelbetrieblichen Investitionen
- Interreg Deutschland – Dänemark: Naturpark-Projekt; „Leerstand“ als Projekt-idee
- Zukunftskonferenz am 27.06.2015: Bericht in der nächsten Ausschusssitzung
- Sanierung der Krananlagen im Kreishafen

zu 8 Verschiedenes

Der Vorsitzende informierte die Ausschusssmitglieder, dass es am 19.11.2015 eine Ausschusssitzung zum Thema Kanaltunnel mit Herrn Klingen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt geben werde.

Es sei vorgesehen, dass die Ausschusssitzung am 16.09.2015 im Naturpark Schlei und die Sitzung am 14.10.2015 bei der Fa. Autokraft in Kiel-Wellsee stattfinden.

Herr Dr. Kruse teilte mit, dass man aktuell noch an der Klärung offener Fragen im Zusammenhang mit der Potentialanalyse B202/B203 arbeite. Die IHK würde derzeit eine Preisumfrage durchführen, um die Kosten für die beteiligten Gebietskörperschaften zu ermitteln.

Weiter berichtete Dr. Kruse über das Interreg-Projekt „Benefit for Regions“ und dass der Kreis einer Beteiligung an dem vorgenannten Projekt aufgeschlossen gegenüber stehe. Gegenstand des Projekts sei der demografische Wandel im ländlichen Raum. Als Netzwerkpartner müsse der Kreis keine finanziellen Mittel in das Projekt einbringen.

In Bezug auf eine stärkere Bewerbung des „Bildungstarifs“ werde der Einsatz moderner Medien, z. B. Facebook, geprüft.

Herr Brück berichtete über einen Antrag des Verbandes der Taxi-Unternehmer im Kreis zur Anhebung des Nacht- und Sonntagstarifes. Da der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit seinen Tarifen im Vergleich zu anderen Kreisen bereits „am oberen Rand“ liege, habe man diesem Ansinnen in Absprache mit dem Landrat nicht entsprochen. Die weitere Entwicklung werde jedoch beobachtet. Frau Kock fragte in diesem Zusammenhang nach einer möglichen Beförderungspflicht. Herr Brück bestätigte, dass es eine solche gebe, sich die Bereitstellung von nächtlichen Taxidienstleistungen wegen des zu zahlenden Mindestlohnes für die Unternehmen jedoch schwierig gestalte. Aktuell werde die Einrichtung eines „Bereitschaftsdienstes“ als mögliche Lösung geprüft.