



|   |  |               |
|---|--|---------------|
| <b>Mitteilungsvorlage</b>                               | Vorlage-Nr: VO/2018/533  |               |
| Federführend:<br>FD 5.3 Regionalentwicklung             | Status: öffentlich<br>Datum: 11.06.2018<br>Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin<br>Bearbeiter/in: Willig, Per |               |
| Mitwirkend:   | <b>öffentliche Mitteilungsvorlage</b>  |               |
| <b>Mobilitätsmanagement Kreis Rendsburg-Eckernförde</b> |  |               |
| Beratungsfolge:   |  |               |
| Status  | Gremium  | Zuständigkeit |
| Öffentlich  | Regionalentwicklungsausschuss  | Kenntnisnahme |

## 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

## 2. Sachverhalt:

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gute Lebensqualität, soziale Inklusion sowie für die regionalökonomische Entwicklung und die Attraktivität von Standorten. Die Anforderungen an moderne Mobilität sind in den vergangenen Jahren deutlich umfänglicher und der Anspruch an eine ausreichende Angebotsqualität deutlich gestiegen. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist, neben der Aufstockung der Personalkapazitäten, durch die Entwicklung des ÖPNV-Konzeptes und der damit verbundenen Neukonzeptionierung des Liniennetzes bereits einen wesentlichen Schritt gegangen.

Für die weitere Entwicklung der Mobilität auf dem Kreisgebiet und innerhalb der Region bedarf es jedoch eines weitreichenderen Rahmens. Die Administration der Busverkehre als Aufgabenträger wird weiterhin ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements Rendsburg-Eckernförde sein. Zukünftig soll darüber hinaus neben den administrativen Aufgaben auch ein stärkerer Fokus auf das Management des ÖPNV-Aufgabenbereiches gelegt werden. Dazu gehört z.B. die Umsetzung von Mobilitätsangeboten jenseits des konventionellen Linienverkehrs, die häufig kleinteilig initiiert werden müssen. Hinzukommend werden aber vor allem auch vertiefend Themen wie Marketing, Fördermittel, alternative Mobilitätsentwicklung, regionale Planung und Mobilität sowie Qualitätsmanagement in einem deutlich höheren Grade Umsetzung finden.

Da für den Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Region die Themen Mobilität und Erreichbarkeit, in Verknüpfung mit dem Bereich der Lebensqualität als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination, eine zentrale weiterzuentwickelnde Aufgabe darstellen, soll durch das Mobilitätsmanagement Kreis Rendsburg-Eckernförde ein neuer strategischer Rahmen gesetzt werden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

**Anlage/n:**

Konzept Mobilitätsmanagement Kreis Rendsburg-Eckernförde

# *Mobilitätsmanagement*

Kreis Rendsburg-Eckernförde







## *Mobilität 2025* ↗

Das vorliegende Konzept soll als Entwurf für ein zu etablierendes Mobilitätsmanagement innerhalb der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde und als konzeptioneller Ansatz für die Umsetzung dienen. Hinzukommend werden die aktuellen wie anstehenden Aufgaben im Rahmen der Mobilität/des ÖPNV für den Kreis Rendsburg-Eckernförde dargestellt.

Stand: Mai 2018

Nevermann|Willig

# Mobilität 2025

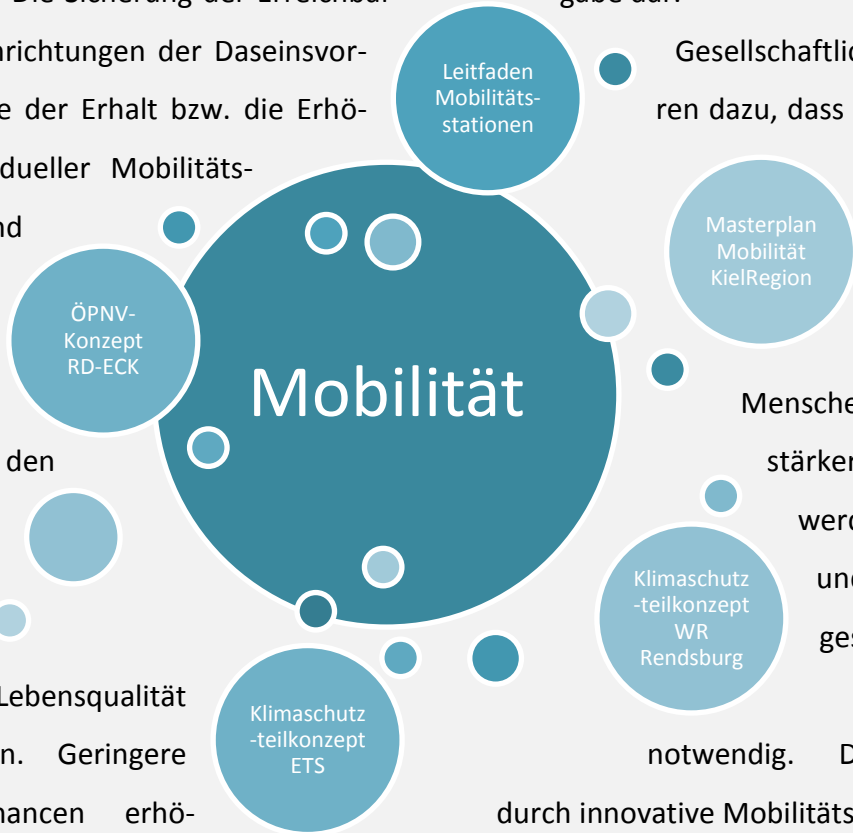
|             |   |       |
|-------------|---|-------|
| <b>I.</b>   | <i>Leitbild Mobilität 2025</i>                          | S. 5  |
| <b>II.</b>  | <i>Fundamente</i>                                       | S. 8  |
|             | <i>a. Bisherige Aufgabenbereiche</i>                    | S. 8  |
|             | <i>b. Masterplan Mobilität</i>                          | S. 11 |
| <b>III.</b> | <i>Umsetzung/Projekte</i>                               | S. 13 |
|             | <i>a. Kommunale Beratung</i>                            | S. 13 |
|             | <i>b. Information &amp; Marketing</i>                   | S. 13 |
|             | <i>c. Mobilitätsentwicklung</i>                         | S. 14 |
|             | <i>d. Qualitätsmanagement</i>                           | S. 14 |
|             | <i>e. Konkrete Projekte</i>                             | S. 16 |
|             | <i>f. Mögliche Aufgaben eines Mobilitätsmanagements</i> | S. 17 |
|             | <i>g. Projektagenda Mobilitätsmanagement</i>            | S. 18 |
|             | <i>h. Projektbeschreibung</i>                           | S. 19 |
|             | <i>i. Abbildungsverzeichnis</i>                         | S. 26 |

# I Leitbild Mobilität 2025 ↗

Mobilität ist ein Grundbedürfnis (und zugleich eine Grundvoraussetzung) aller Menschen in der modernen Gesellschaft. Mobil zu sein wird im ländlichen Raum heutzutage in allen Lebensbereichen vorausgesetzt. Die Sicherung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, sowie der Erhalt bzw. die Erhöhung individueller Mobilitätschancen sind zentrale Herausforderungen für den ländlichen Raum, um Teilhabe und Lebensqualität zu erhalten. Geringere Mobilitätschancen erhöhen nicht nur die Gefahr sozialer Exklusion, sondern haben auch unmittelbar regionalökonomische und soziale Implikationen zur Folge, da eine schlechte Erreichbarkeit zur Abwertung des ländlichen Raumes als Wohn- und Arbeitsplatzstandort führt (insbesondere bei Schrumpfungprozessen). Für den Kreis Rendsburg-

Eckernförde sowie die Region stellen die Themen Mobilität und Erreichbarkeit in Verknüpfung mit dem Bereich der Lebensqualität daher als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination eine zentrale Aufgabe dar.

Gesellschaftliche Trends führen dazu, dass sich die Mobilitätsansprüche und das Mobilitätsverhalten der Menschen ändern. In stärkerem Rahmen werden flexible und individuell gestaltbare Mobilitätsangebote notwendig. Diese müssen durch innovative Mobilitätskonzepte unter Integration neuer Technologien und unter Berücksichtigung ganzheitlicher Ansätze angewendet werden. Egal ob dies die Integration des Individualverkehrs in den öffentlichen Verkehr, die Einbindung der Elektromobilität in die Mobilitätskette oder die optimale Kombination von unterschiedlichen Verkehrsträgern als integrier-



te Reisekette betrifft – die Herausforderungen der Branche werden durch gesellschaftliche Trends wie demographischer Wandel, Urbanisierung, Digitalisierung, Energieeffizienz, Klimawandel und Klimaschutzanforderungen künftig weiter wachsen. Damit werden neue Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Mobilitätssysteme und an eine sozialverträgliche, finanziell und ökologisch effiziente Mobilität gestellt.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurden in den vergangenen Jahren vielfältige Konzepte mit dem Themenschwerpunkt Mobilität im Kreis entwickelt (siehe Abbildung). Für die KielRegion wurde mit dem *Masterplan Mobilität* ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept erarbeitet.

Der *Masterplan Mobilität* der KielRegion zeigt die notwendigen strategischen Maßnahmen auf, um im Sinne des Zielkonzeptes

eine ‚Moderne Mobilität‘ zu erreichen. Dazu gehört u.a. die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur durch eine starke multimodale Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie der Etablierung alternativer Bedienformen.

*„Letztendlich geht es darum, den Menschen den Zugriff auf soziale Kontakte, Dienstleistungen und Waren zu erhalten.“*

Durch die Etablierung einer modernen Mobilitätsstruktur und -kultur kann die Attraktivität und Lebensqualität des Wirtschafts- und Tourismusraums

Rendsburg-Eckernförde sowie der KielRegion wesentlich gesteigert werden.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat diesbezüglich mit der Entscheidung zur Erarbeitung eines ÖPNV-Konzepts eine klare Zielrichtung eingeschlagen. Das Konzept soll einen Beitrag dazu leisten, den ÖPNV im Regionalverkehr auf eine moderne und nachhaltige Mobilität auszurichten. Als wesentliche zu berücksichtigende Anforderungen und Zielsetzungen wurden hierfür definiert:



- **Attraktivität, einfache Zugänglichkeit und verständliche Nutzungsmöglichkeit** des ÖPNV in allen Teilen des Kreises im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel erhöhen,
- **Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV** im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz) und weiterer Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie im Interesse einer erhöhten Verkehrssicherheit,
- **Effizienz und Effektivität** im Umgang mit den finanziellen Ressourcen, um ein attraktives Verkehrsangebot zu gewährleisten,
- **Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger** (einschließlich alternativer Bedienformen) durch Verknüpfung und Vernetzung und Gewährleistung abgestimmter Umsteigebeziehungen; anzustreben ist ein Fahrplan nach dem ITF-Konzept im Kreisgebiet,
- **Stärkung der Zubringerfunktion** zum SPNV und **systematische Verknüpfung** zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus,
- Sicherung eines **bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes** für die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum /Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge,
- **Optimierung des ÖPNV-Angebotes** im Hinblick auf **touristische Belange**, da es auch gilt die wirtschaftlichen Potentiale des Tourismus durch ein angemessenes Mobilitätsangebot zu fördern.

## II Fundamente

### a. bisherige Aufgabenbereiche

Der bisherige Aufgabenbereich des Kreises ergibt sich aus seiner Aufgabenträgerschaft gem. § 2 Abs. 2 ÖPNVG-SH. Der Aufgabenbereich umfasst bisher schwerpunktmäßig folgende Tätigkeiten:

- Vertretung der Interessen des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger gegenüber Verkehrsunternehmen, Kommunen, Nachbargaufgabenträgern, sowie Dritten,
- Fortschreibung und Umsetzung des Nahverkehrsplanes,
- Selbständige Durchführung von Verfahren zur rechtssicheren Finanzierung des ÖPNV-Leistungsangebotes (Direkt- und Notvergaben sowie Ausschreibungen nach der VO (EU) 1370/2007),
- Konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV (Angebot, Infrastruktur, Tarif, Marketing) insbesondere in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund NAH.SH und Kommunen,
- Initiieren und Begleiten unterschiedlicher Projekte in den Bereichen ÖPNV,
- Vertretung des Kreises in verschiedenen Facharbeitsgruppen / Gremien auf regionaler und Landesebene.

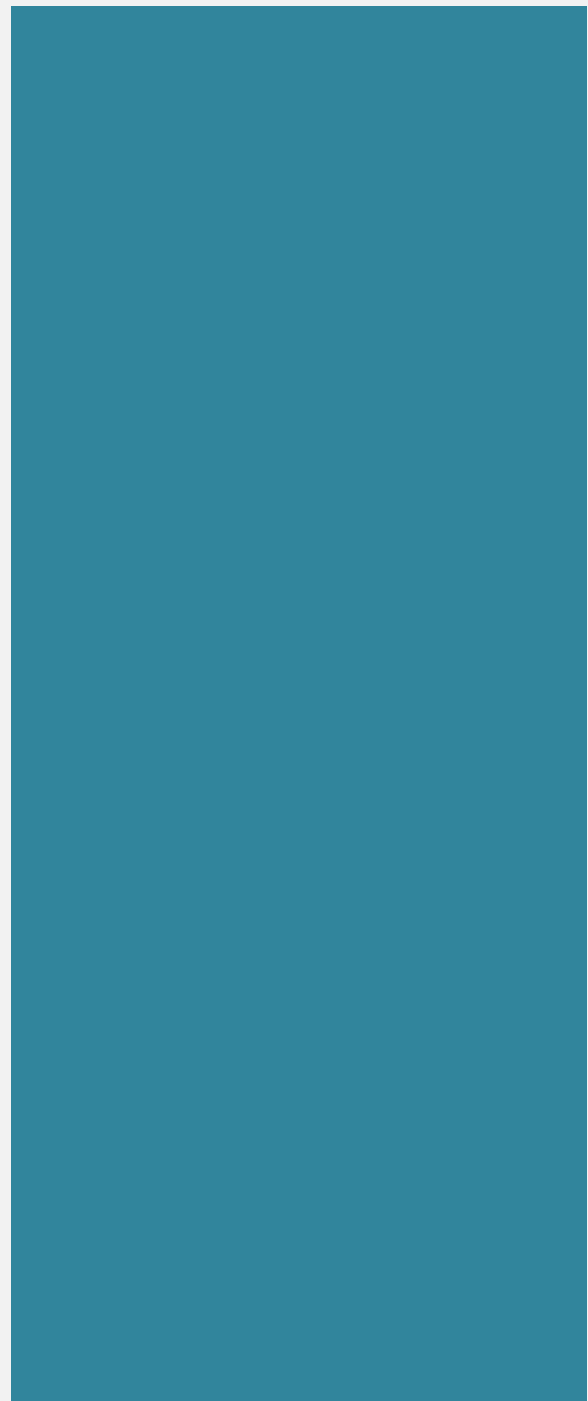
Vor dem Hintergrund der im Eingangskapitel beschriebenen neuen Herausforderungen (siehe auch Abb. 1 und 2) werden weitere Erfordernisse an ein modernes Nahverkehrssystem gestellt. Im § 1 Abs. 2 ÖPNVG-SH werden die Aufgaben und Ziele des ÖPNV wie folgt definiert:

*„Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen nach Möglichkeit zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden. Grundsätzlich soll dem Ausbau*

*und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“*

Unter den bestehenden Herausforderungen und dem gesellschaftlichem Wandel können die zu erfüllenden Aufgaben und Ziele, wie sie zum einem im ÖPNVG-SH, als auch im Masterplan implementiert sind, mit dem klassischen Aufgabenverständnis nicht mehr vollumfänglich abgedeckt werden. Daher gilt es, das bisherige Aufgabenportfolio des „klassischen“ Aufgabenträgers zu erweitern und neue Handlungsansätze zu entwickeln. Dies kann in einem Konstrukt münden, in dessen Mittelpunkt die Funktion eines integrierten Mobilitätsmanagements steht. Diese zentrale Steuerungsleistung auf regionaler Ebene geht über die bislang übliche Wahrnehmung der Funktion des ÖPNV-Aufgabenträgers hinaus. Da Mobilitätsangebote jenseits des konventionellen Linienverkehrs kleinteilig initiiert werden (Mitfahrssysteme, Bürgerbusse, etc.), sind komplementär lokal stark verankerte Institutionen bzw. Personen erforderlich – zumal für die nichtkonventionellen Mobilitätsformen keine gesetzlich zugewiesene Zuständigkeit besteht, sie für ein funktio-

nierendes Gesamtmobilitätssystem aber ein wichtiger Baustein sind. Deren Integration im Sinn der mobilitätsbezogenen Informations- und Leistungssysteme muss über eine Schnittstelle zu dem Verkehrsverbund als großmaßstäblichen Systemintegrator erfolgen.



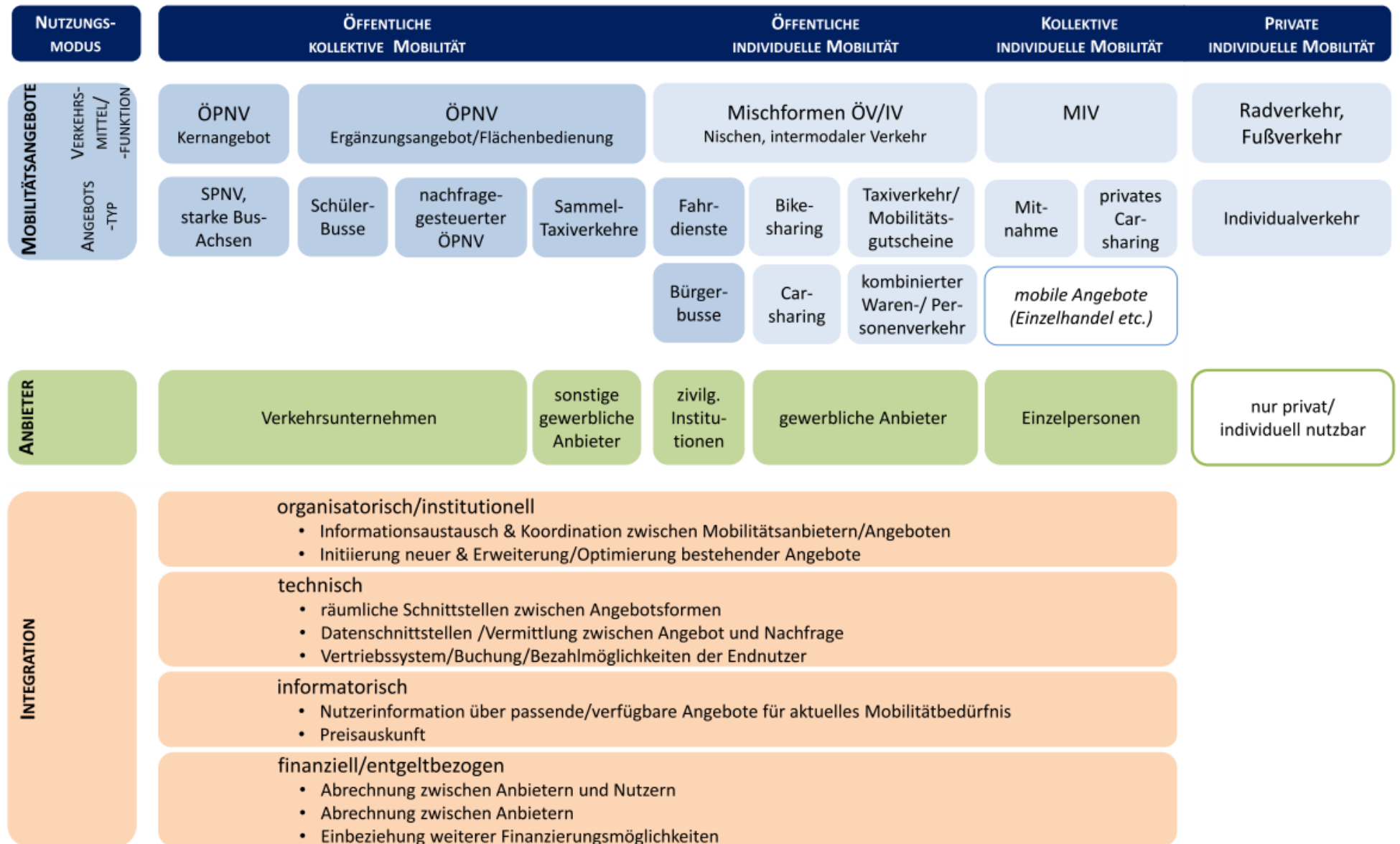


Abbildung 1: Systematik von Mobilitätsangeboten und Integrationskomponenten.

## b. Masterplan Mobilität

Der *Masterplan Mobilität* stellt eine strategische Grundlage für die Mobilität in der KielRegion und somit auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde dar. In ihm erfolgt die Konzeption von ‚moderner‘ Mobilität innerhalb der KielRegion.

Um zukunftsfähige und tragfähige Lösungen zu erreichen bedarf es dafür einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie, die mit dem Masterplan Mobilität erarbeitet wurde, da diese Aufgabe aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt-Land-Stadt in der Region Kiel nicht unabhängig voneinander gelöst wer-

den kann. Der Masterplan Mobilität agiert aufgrund des regionalen Betrachtungsraums vor allem auf der strategisch-konzeptionellen Ebene.

Die Handlungsperspektiven des *Masterplan Mobilität* stellen demnach auch für das *Mobilitätsmanagement* im Kreis Rendsburg-Eckernförde eine wesentliche Grundlage dar. Im Besonderen aber auch die daraus resultierende Kooperation mit dem Mobilitätsmanagement der KielRegion (siehe auch Abbildung 2).

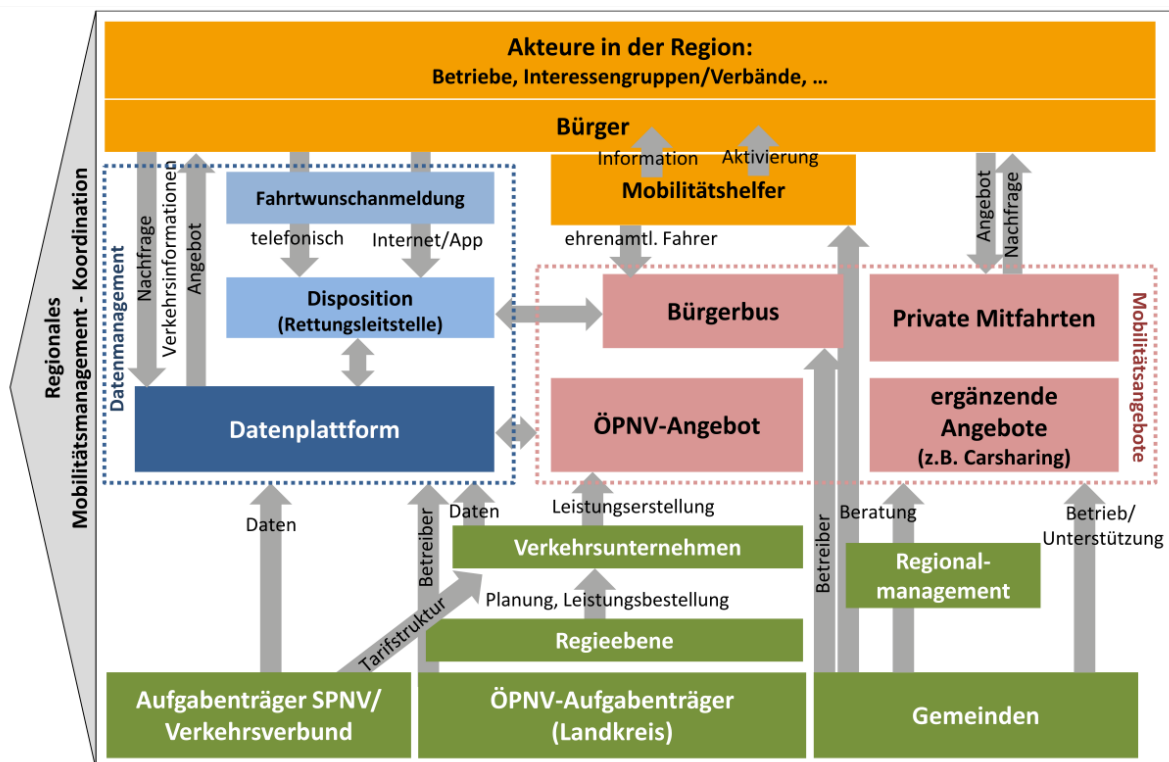


Abbildung 2: Akteurs- und Funktionsstruktur integrierter regionaler Mobilitätsangebote.



Abbildung 3: Handlungsstrategien der vier Handlungs- und 12 Themenfelder (Masterplan Mobilität).

# III Umsetzung

## *a. Kommunale Beratung*

Durch die Vielzahl der konzeptionellen Ansätze sowie durch das anstehende ÖPNV-Konzept bestehen vielfältige Anforderungen und Veränderungen innerhalb der nächsten Jahre auf dem Kreisgebiet. Das ÖPNV-Konzept mit seiner umfassenden Neuaufstellung des ÖPNV bietet einen sehr guten Ansatzpunkt für anknüpfende und die Mobilität erweiternde Systeme, um die Mobilitätsreichweite des ÖPNV zu erhöhen. Um diesen Anforderungen und Veränderungen gerecht zu werden bedarf es den Kommunen an Unterstützung im Wissenstransfer und der Initiierung der Umsetzung, um eine vernetzte Mobilität auf dem gesamten Kreisgebiet zu gewährleisten. Für die Kommunen soll das Mobilitätsmanagement des Kreises Rendsburg-

## *b. Information und Marketing*

Marketing ist ein zentraler Bestandteil im ÖPNV. Um ein modernisiertes Mobilitätssystem den potentiellen NutzerInnen nahe zu bringen ist eine begleitende Marketingstrategie unverzichtbar. Daher gilt es Marketingmaßnahmen der NAH.SH und

Eckernförde die direkte Anlaufstelle für Entwicklungsprozesse im Rahmen der Mobilität sein, um eine kreisweite Entwicklung und Verknüpfung zu gewährleisten. Besonders ländliche Räume sind auf Impulse zur Entwicklung von effizienten und ressourcenschonenden Mobilitätskonzepten angewiesen, da diese nicht von Institutionen die auf der Landesebene agieren (NAH.SH GmbH, LLUR etc.) gewährleistet werden kann.

Des Weiteren soll die Partizipation an überregionalen und internationalen Projekten notwendiges Know-how erbringen und die gemeinsame Erarbeitung praktische Umsetzungen erleichtern (z. B. im Bereich der digitalen Unterstützung von Mobilität).

der KielRegion aufzugreifen, zu verknüpfen und den regionalen Wissensaufbau innerhalb des Kreises durch eigene Maßnahmen ergänzend zu befördern. Hinzu kommt es ebenso das Image und die Bedeutung der Mobilitätsangebote zu

stärken und somit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Durch die Nutzung dieser Potentiale kann, in Zusammenhang mit

### c. *Mobilitätsentwicklung*

Darüber hinaus gilt es das klassische Feld des ÖPNV, den Busverkehr, mit alternativen Bedienformen zu verknüpfen und den kreisweiten Prozess zu moderieren, um eine gleichwertige Entwicklung zu fördern und eine möglichst hohe Verknüpfungs-

### d. *Qualitätsmanagement*

Die bestehende Qualität des ÖPNV muss nicht nur hinsichtlich ihres Betriebes und des Services gesichert werden, sondern sie muss auch weiterentwickelt werden. Zur Sicherung und Verbesserung der Angebotsgüte im ÖPNV ist die Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems ein wesentlicher Schritt für die Evaluierung der Quali-

dem im Zuge des ÖPNV-Konzepts deutlich verbesserten Angebot, die Zahl der Fahrgäste deutlich gesteigert werden.

qualität zu gewährleisten. Demzufolge steht die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes im Sinne einer zukunftsorientierten Mobilität im Vordergrund einer zeitgemäßen Mobilitätsentwicklung.

tät im ÖPNV. Deren Sichtbarkeit bedeutet ebenso Sicherheit für den Auftragnehmer, da alle Prozesse sowie etwaige Strafmaßnahmen eindeutig zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber transparent sowie klar definiert sind. Hierbei gilt es unter anderen folgende Kriterien zu berücksichtigen:

| Qualitätskriterium                           | Unterkriterien   |
|--|--|
| <b>Betrieb/Leistung/<br/>Zuverlässigkeit</b> | Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr), Pünktlichkeit, Anschlüsse, Platzangebot   |
| <b>Personal</b>                              | Fahrpersonal, Servicepersonal KundenCenter, Vertriebspersonal ext. Vertriebspartner, Service-, Sicherheits- und Prüfpersonal |
| <b>Informationen</b>                         | Information vor und während der Fahrt, sonstige Informationsquellen (Internet/Call-Center), Informationen im Störfall        |
| <b>Vertrieb &amp; Service</b>                | Kunden Center, externe Vorverkaufsstellen (Ausstattung, Erscheinungsbild), Kunden- und Beschwerdemanagement                  |
| <b>Fahrzeuge (Bus)</b>                       | Ausstattung, Sauberkeit  |
| <b>Haltestellen (Bus)</b>                    | Ausstattung, Sauberkeit  |
| <b>Sicherheit</b>                            |  |

Abbildung 4: Qualitätskriterien im ÖPNV (KCW GmbH).



Die in den einzelnen Kriterien zu erreichenden Zielwerte werden zunächst unternehmensspezifisch innerhalb einer Qualitätsvereinbarung vereinbart. Des Weiteren geht die Qualitätsvereinbarung auf das vorgesehene Berichtswesen ein und gibt vor, welche Informationen die Verkehrsunternehmen in welcher Form dem Aufgabenträger zur Verfügung stel-

wicklung des QMS sicherzustellen. Da alle größeren Busunternehmen bereits nach DIN EN ISO 9001/14001 zertifiziert sein sollten, besteht als Aufgabenträger die Möglichkeit bereits im Vergabeverfahren sicher zu stellen, dass der Qualitätsmanagementprozess mit dem jeweiligen Unternehmen konkret erörtert und eine Evaluation seitens des Aufgabenträgers erfol-

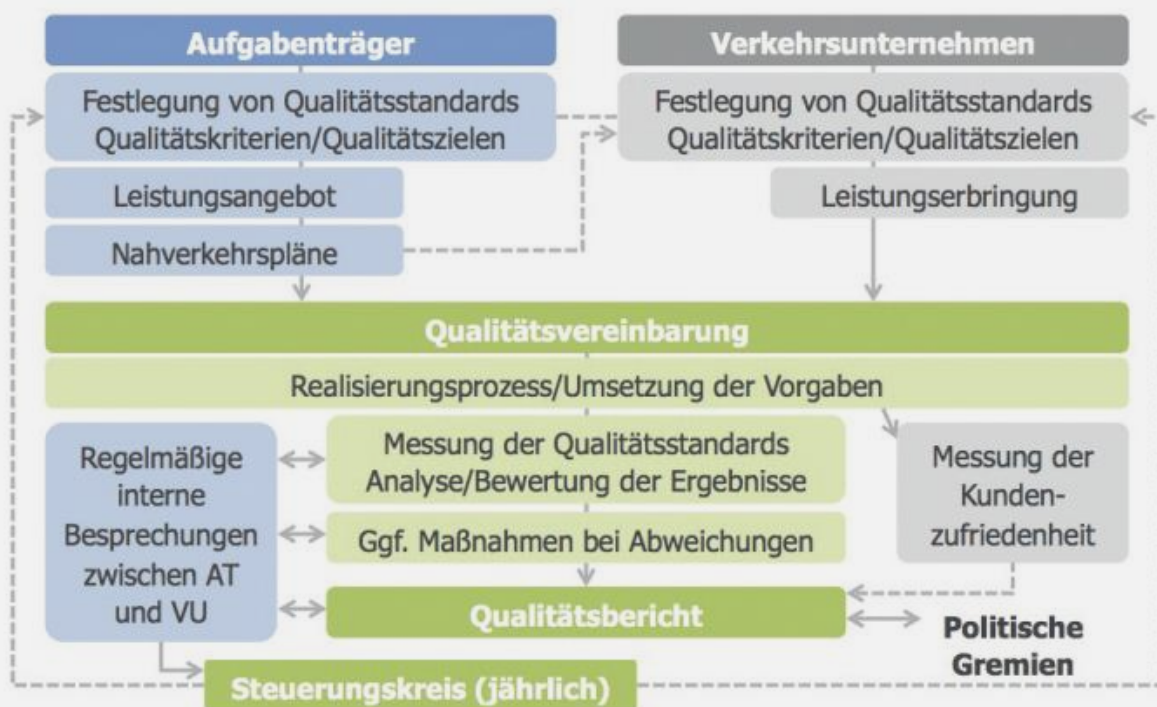


Abbildung 5: Die Qualitätsvereinbarung bildet den Kern des Qualitätsmanagementsystems. Neben internen Arbeitskreisen sorgt ein jährlich tagender Steuerungskreis für die gemeinsame Weiterentwicklung des Systems.

len. Darüber hinaus werden Arbeitskreise eingerichtet und deren Aufgaben beschrieben. Eine der Aufgaben besteht zum Beispiel darin, die laufende Weiterent-

gen kann. Die Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems ist in Abbildung 5 veranschaulichend dargestellt.

#### e. Mögliche Inhalte/Aufgaben eines Mobilitätsmanagements:

- Bestehende Angebote – vor allem auch flexible Bedienungsformen und gemeinschaftliche Mobilitätsangebote – bürgerwirksam/kundenfreundlich und zielgruppenorientiert aufbereiten und kommunizieren
- Über vor Ort weniger bekannte oder praktizierte Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln, wie Fahrrad und Bus (auch Bahn) informieren
- Intermodale Mobilitätsketten in die Fahrplanauskunft integrieren
- Sowohl traditionelle als auch Web-basierte Kommunikationsmöglichkeiten nutzen
- Örtliche Mobilitätsbedürfnisse erfassen, analysieren, bewerten und passende Angebote finden bzw. praktikable Konzeptansätze entwickeln
- Anstoß und Unterstützung für die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten geben.
- Gemeinschaftliche/bürgerschaftliche Mobilitätsangebote unterstützen und koordinieren, bspw. Bürgerbusprojekte, Mitfahrgemeinschaften
- Aktivierung lokaler Akteure (der Daseinsvorsorge, Betriebe), die mit Kommunen, Verkehrsunternehmen kooperieren.
- Identifikation – auch informeller – regionaler und lokaler Kooperationen und Netzwerke mit dem Ziel, das Thema öffentliche und gemeinschaftliche Mobilität dort (stärker) zu verankern.
- Kontakt-Pflege/Zusammenarbeit mit vorhandenen kooperativen Strukturen, an die thematisch angeknüpft werden kann (wie AktivRegionen; KielRegion etc.)
- Bindegliedfunktion zwischen Aufgabenträger des ÖPNV, Trägern der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Straßenbauverwaltung), Verkehrsunternehmen und Nutzern aufbauen
- Erkenntnisse aus Forschung und Entwicklung zum Thema ländliche Mobilität vermitteln

## f. Konkrete Projekte

In der folgend aufgeführten Projektagenda werden die wichtigsten Projekte des Mobilitätsmanagements für den Kreis Rendsburg – Eckernförde dargestellt und im weiterführenden Abschnitt erläutert. Ein gro-

eher für die künftige Organisationseinheit, um auch diesen ganzheitlichen Ansatz intern wie extern herauszustellen.

Zur Bearbeitung der im Folgenden genann-

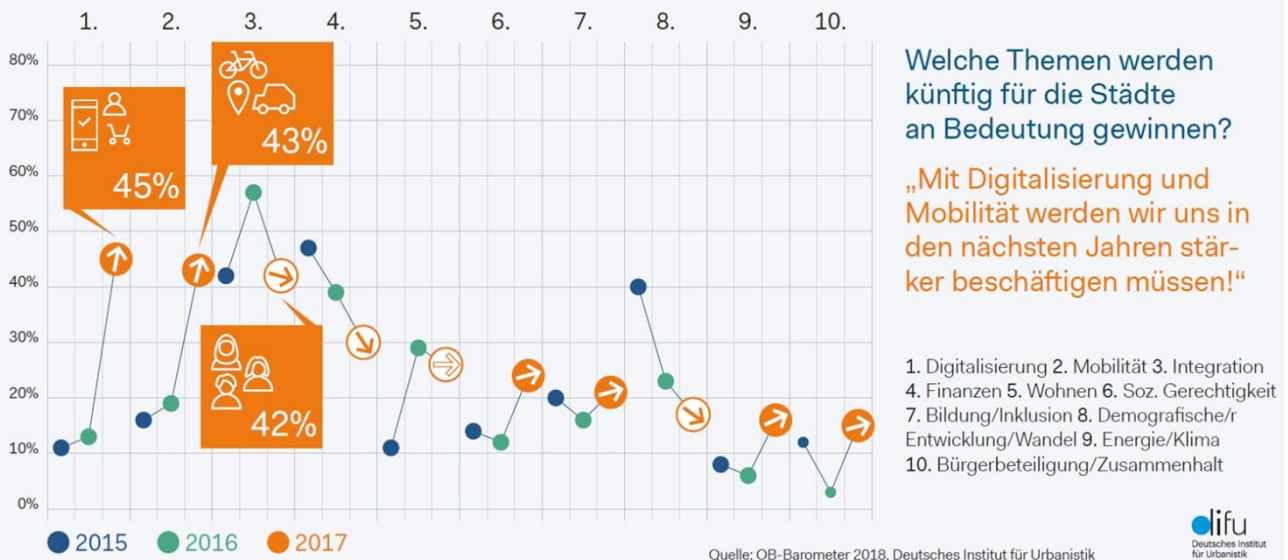


Abbildung 6: Bedeutung des Themas Mobilität in der Zukunft.

ßer Teil der Aufgaben/Projekte konnte bereits angestoßen werden und befindet sich in der Umsetzung bzw. konnte schon vereinzelt umgesetzt werden.

Die Begrifflichkeit des Mobilitätsmanagements soll die bisherige Bezeichnung des Aufgabenbereiches ÖPNV ersetzen und darüber hinaus den schon seit längerem über das Aufgabenfeld hinausgehenden Aufgabenstellungen gerecht werden. Ebenso eignet sich diese Bezeichnung deutlich

ten Themenfelder bzw. Projekte ist es teils notwendige Bedingung, Fördermittel zu akquirieren. Die Fördermittelakquise gehört zum Ansatz des Mobilitätsmanagements und wird daher nicht als gesonder-tes Themenfeld aufgefasst. In Abbildung 6 wird zudem die gesellschaftliche Relevanz des Themenkomplexes der Mobilität für die kommenden Jahre hervorgehoben.

# Projektagenda **Mobilitätsmanagement RD-ECK**

## Herausforderungen

- Demographischer Wandel
- Digitalisierung
- Klimaschutz
- Daseinsvorsorge
- Raumentwicklung
- Touristische Attraktivität
- Gewährleistung der Erreichbarkeit
- Erhalt sozialer Teilhabe

## Ziele



„Multimodalität erlebbar machen“

## Projekte & Maßnahmen

|                                  |                                 |                                    |
|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| ÖPNV-Konzept RD-ECK              | Multimodales Zugangsmedium      | Masterplan Mobilität               |
| Regional Governance              | Corporate Design                | Barrierefreiheit                   |
| Mobilitätsnetzwerk               | Qualitätsmanagement             | Verkehrsmodell                     |
| Haltestellenscreening/-datenbank | MAMBA/Internationale Vernetzung | CS Mobility (Benefit4Regions)      |
| Mobilitätsstationen              | Alternative Bedienformen        | Geoinformationssysteme & Mobilität |
| Weiterentwicklung Tarifsystem    | Vergabe Überlandverkehr         | Leitfaden Mobilitätsstationen      |
| Klimaneutrale Fahrzeuge          | Carsharing - Verknüpfung        | Klimaschutzteil-konzept RD         |
| Bürgerbusleitfaden               | Vergabe Stadt- verkehre RD/ECK  |                                    |

Sachstand  
 ● noch offen  
 ● begonnen  
 ● abgeschlossen

| Projekt  | Beschreibung  |
|--|---|
| <b>1. ÖPNV-Konzept RD-ECK</b> ●                  | <p>Das Konzept soll einen Beitrag dazu leisten, den ÖPNV im Regionalverkehr auf eine moderne und nachhaltige Mobilität der Zukunft auszurichten. Das Mobilitätsmanagement tritt hierbei als Projektleiter auf.</p>  |
| <b>2. Multimodales Zugangsmedium</b> ●           | <p>Die Möglichkeiten der Digitalisierung bieten für die Mobilität in den ländlichen Räumen große Potentiale. Auf der einen Seite bestehen im Zuge der Barrierefreiheit die Möglichkeit die notwendigen Informationen zu Haltestellen zur Verfügung zu stellen. Auf der anderen Seite können hinzukommend Wegeketten für Bedarfsverkehre effektiv geplant werden und somit die Mobilität in den ländlichen Räumen aufgewertet werden.</p> <p>Als erster praktischer Umsetzungsschritt soll die Prüfung der Etablierung einer gemeinsamen digitalen Mobilitätslösung und somit die Vermeidung von ‚In-sellösungen‘ im Kreis Rendsburg-Eckernförde forciert werden. Hierbei sind die Verfahren des Amtes Hüttenberger Berge (Land.Digital) sowie die Ansätze des Fraunhofer Instituts aus dem Projekt Digitale Dörfer (FahrBar etc.) wesentliche Ausgangspunkte. Ebenso gilt es Verknüpfungen zur NAH.SH herzustellen.</p> |
| <b>3. Digitales Fahrgastinformationssystem</b> ● | <p>Mit der Einführung dynamischer Fahrgastinformationssysteme (DFI) soll ein weiterer Schritt in Richtung eines modernen ÖPNV auf dem Kreisgebiet getan werden. Dadurch sollen Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr über die aktuell angebotenen Fahrten in Echtzeit informiert werden. Hierfür ist vorgesehen, im Rahmen eines NAH.SH-Förderprogrammes an ersten ausgewählten Haltestellen digitale Fahrgastinformationsanzeiger zu installieren.</p> <p>Ergänzend zur notwendigen Infrastruktur berät das Mobilitätsmanagement zusammen mit den Verkehrsunternehmen im Kreis darüber, wie das für die Darstellung von Echtzeitinformationen notwendige Hintergrundsystem implementiert werden kann.</p>  |
| <b>4. Masterplan Mobilität</b> ●                 | <p>Die Handlungsansätze des Masterplans stellen eine wesentliche Grundlage für die Mobilitätsentwicklung</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>in der KielRegion dar. Das Mobilitätsmanagement des Kreises forciert hierbei die Zusammenarbeit im Rahmen der Prozessentwicklung und Umsetzung des Masterplans sowie die Verstetigung der Prozesse nach Beendigung der Projekte.</p> <p>Weiterführend ist das Mobilitätsmanagement an der Erarbeitung des Green City Plans für die Landeshauptstadt Kiel beteiligt.</p>   |
| <p><b>5. Regional Governance</b> ●</p> | <p>Regional Governance stellt einen Steuerungsansatz für komplexe, sich selbst organisierende Netzwerke unter politischer Führung dar. Generell beruht dieser Ansatz auf der interessengesteuerten Kooperation von einzelnen Akteuren.</p> <p>Häufig findet der Ansatz der Regional Governance im Bereich der Wirtschaftsförderung oder im Rahmen kommunaler Aufgaben, wie dem öffentlichen Nahverkehr, der Regionalentwicklung oder dem Tourismusmarketing Verwendung.</p> <p>Durch die Moderation des Mobilitätsmanagements werden Akteure und Netzwerke mit besonderem Interesse an Mobilität und Raumentwicklung in ihrem Wirken unterstützt und verknüpft, um notwendige Synergien für eine konstruktive Entwicklung auf dem Kreisgebiet zu schaffen.</p> |
| <p><b>6. Corporate Design</b> ●</p>    | <p>Anpassung der peripheren ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellenmasten etc.) an das Corporate Design der NAH.SH. Hierbei gilt es den Prozess anzustoßen sowie zu koordinieren.</p>   |
| <p><b>7. Barrierefreiheit</b> ●</p>    | <p>Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei gestaltet und die Infrastruktur, in besonderer Hinsicht auf § 8 Abs. 3 PBefG, an heutige Erfordernisse angepasst werden.</p>   |
| <p><b>8. Mobilitätsnetzwerk</b> ●</p>  | <p>➤ Partizipation an den EU-Projekten MAMBA (Maximised Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change) und Benefit 4 Regions (funktionelle deutsch-dänische Zu-</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>sammenarbeit auf dem Gebiet der ländlichen Entwicklung).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stärkere Verknüpfung zu den Gemeinden und Städten auf dem Kreisgebiet zum Thema Mobilität, welche im Besonderen in Bezug auf das ÖPNV-Konzept elementar ist.</li> <li>➤ Die bestehende Kooperation mit dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel ausweiten.</li> </ul>  |
| <p><b>9. Qualitätsmanagement</b> ●</p>                | <p>Siehe S.14 III d.</p>  |
| <p><b>10. Verkehrsmodell</b> ●</p>                    | <p>Das Verkehrsmodell wurde im Rahmen des Masterplan Mobilität aufgebaut und enthält Grundlegenden Daten aus verschiedensten Quellen. Es ermöglicht die umfassende und transparente Auswertung dieser Daten unter Berücksichtigung der regionalen Strukturdaten.</p> <p>Diese Datenbank soll für die weitere Entwicklung des Mobilitätssystems im Kreis Rendsburg-Eckernförde herangezogen werden.</p>  |
| <p><b>11. Haltestellenscreening/- datenbank</b> ●</p> | <p>Für die weitere Planung des ÖPNV im Kreisgebiet ist eine Datenbank, die alle Haltestellenstandorte beinhaltet, von hoher Bedeutung, da dadurch im Zusammenhang mit dem Maßnahmenplan Barrierefreiheit der Überblick über alle vorhandenen Haltestellen erfolgen kann. Diese Haltestellen können zusätzlich mit den Fahrplandaten hinterlegt werden und bei Bedarf der Öffentlichkeit via Webinterface zugänglich gemacht werden, sodass jede Nutzerin und jeder Nutzer die Möglichkeit hat vorher einzusehen welche Rahmenbedingungen in Bezug zur Barrierefreiheit am jeweiligen Standort vorherrschen.</p> |
| <p><b>12. Mamba/Internationale Vernetzung</b> ●</p>   | <p>MAMBA nimmt sich der Herausforderung der mobilen Erreichbarkeit im ländlichen Raum an und initiiert in neun Pilotregionen im Ostseeraum sogenannte Mobilitätszentralen, die für die Flexibilisierung und Harmonisierung bestehender Verkehrsoptionen verantwortlich sind. Im Laufe des Projekts werden Maßnahmen entwickelt, die helfen die Managementkapazitäten der zuständigen Behörden auszubauen, die relevanten Akteure zu vernetzen und der Bevölkerung Infor-</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>mationen bereitzustellen. Den Bürgern soll es außerdem ermöglicht werden, eigene Ideen zu entwickeln und diese umzusetzen.</p> <p>Durch die Vernetzung zu internationalen Projekten und Partnern können best practices identifiziert werden und die Etablierung und Herangehensweisen an diese durch den Austausch effizienter umgesetzt werden. Ebenso bieten internationale Partner einen erheblichen Ausstrahlungseffekt für die öffentliche Wahrnehmung.</p>   |
| <p><b>13. Case study Mobility (Benefit4Regions) ●</b></p> | <p>Die Case Study setzt sich zum Ziel, zukünftig eine optimalere Unterstützung und Beratung bei der lokal-regionalen Projektgestaltung mit Bezug zum Thema „Erreichbarkeit“ zu leisten.</p> <p>Der übergeordnete deutsche Fokus liegt auf der Zusammenarbeit für einen abgestimmten und gemeinsamen Gestaltungsprozess der unterschiedlichen Verwaltungsebenen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der deutsch-dänische Austausch führt im Rahmen einer gegenseitigen kollegialen Beratung zur Verknüpfung der verschiedenen Themenelemente und der gegenseitigen Reflexion der zukünftigen Entwicklungspotenziale.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist Teilnehmer dieser case study.</p> |
| <p><b>14. Mobilitätsstationen ●</b></p>                   | <p>Implementierung des Prozesses eines Netzes kreisweiter Mobilitätsstationen mit der Verknüpfung zu weiteren alternativen Bedienformen. Welche u. a. auch als intermodale Schnittstelle sowie als Erlebnisraum und Ort der Kommunikation wahrgenommen werden sollen.</p>   |
| <p><b>15. Alternative Bedienformen ●</b></p>              | <p>Welche neuen Möglichkeiten im Zusammenhang zur Mobilität bestehen in der Zukunft vor dem Hintergrund von Strukturwandel und Prozessen wie der Digitalisierung?</p> <p>Innerhalb dieses Themenfeldes soll ausgelotet werden welche zukünftigen Möglichkeiten in den Stadtverkehren, wie auch im ländlichen Raum die Mobilität und somit deren Reichweite der Bürgerinnen und</p>  |



|   |   |
|---|---|
|   | Bürger erhöhen.   |
| <b>16. Geoinformationssysteme &amp; Mobilität</b> ● | <p>Die Daten aus den Fahrplänen, der digitalen Haltestellendatenbank und dem Verkehrsmodell können zur Visualisierung und Planung in ein Geoinformationssystem überführt werden. Dadurch können die mobilitätsbezogenen Sachverhalte kartographisch auf dem Kreisgebiet und darüber hinaus visualisiert und analysiert werden.</p> <p>Besonders für die anschauliche und übersichtliche Gestaltung von raumrelevanten Themen wie der Mobilität stellen Geoinformationssysteme ein probates Mittel dar. Des Weiteren kann dadurch eine bessere Analyse sowie Planung des Verkehrssystems erfolgen.</p> |
| <b>17. Weiterentwicklung des Tarifsystems</b> ●     | In Zusammenarbeit mit den anderen Aufgabenträgern des Landes Schleswig-Holstein sowie der NAH.SH und NSH soll das Tarifsystem des SH-Tarif überarbeitet und transparenter sowie zugänglicher gestaltet werden. Dazu zählen auch digitale Vertriebssysteme. Im Rahmen dieses Prozesses stellt das Mobilitätsmanagement einen wesentlichen Impulsgeber dar.   |
| <b>18. Vergabe Überlandverkehr</b> ●                | Die Vergabe des Überlandverkehrs stellt eine elementare Aufgabe für die kommende regionale Entwicklung des Kreises Rendsburg-Eckernförde dar. Die Ausschreibung wird die Angebotsstandards des ÖPNV-Konzeptes enthalten und maßgeblich durch das Mobilitätsmanagement begleitet.  |
| <b>19. Leitfaden Mobilitätsstationen</b> ●          | Der Leitfaden wird gemeinsam durch die KielRegion GmbH, das Mobilitätsmanagement des Kreises RDECK, die Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön erstellt. Der Leitfaden Mobilitätsstationen soll den Kommunen bei der praktischen Umsetzung dienen. Hierbei werden die Vorgehensweisen zur Errichtung einer Mobilitätsstation und die notwendigen baulichen Objekte dargestellt sowie deren Design frei zur Verfügung gestellt.  |
| <b>20. Klimaneutrale Fahrzeuge</b> ●                | Im Zuge des Wandels in der Antriebstechnik und im Sinne emissionsarmer Verkehre ist auch der Kreis  |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>Rendsburg-Eckernförde darum bemüht, den ÖPNV auf klimaneutrale Fahrzeuge auszurichten. Das Mobilitätsmanagement gestaltet hierfür die Vorgehensweise sowie die Umsetzung und begibt sich aktiv in die Akquise für Fördermittel.</p>   |
| <p><b>21. eCarsharing - Verknüpfung</b> ●</p> | <p>Mit eCarsharing ist eine ökologische Mobilitätslösung, die umweltfreundliche Elektroautos und Strom aus erneuerbaren Energien kombiniert. Das Prinzip ist hierbei sich ein Fahrzeug zu teilen statt es dauerhaft anzuschaffen. Dabei wird nur für die genutzte Zeit gezahlt und es müssen weder Versicherungs-, Wartungs-, oder sonstige Betriebskosten gezahlt werden. Hierbei gilt es flächendeckende Ansätze zu verfolgen und die Buchungen möglichst über digitale Medien zu ermöglichen.</p>   |
| <p><b>22. Klimaschutzteilkonzept RD</b> ●</p> | <p>Im Zusammenhang mit den Aktivitäten der KielRegion sowie der AktivRegion Eider-Treene-Sorge, ebenfalls Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, kommt dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eine besondere Bedeutung zu. Da die Bearbeitung noch vor den weiteren Konzepten der Region begann ist das Klimaschutzteilkonzept als Pilotprojekt zu verstehen, mit dem sowohl Erfahrungen gesammelt werden konnten aber auch beispielgebende Ergebnisse vorliegen. Ebenso stellt es das Zentrum des Kreises Rendsburg-Eckernförde dar.</p>  |
| <p><b>23. Bürgerbusleitfaden</b> ●</p>        | <p>Bürgerbusse ermöglichen Mobilität, wo es Lücken im Nahverkehrsnetz gibt. Doch auf dem Weg zum ehrenamtlich organisierten Verkehrsangebot müssen gesetzliche Vorgaben eingehalten, Absprachen mit verschiedenen Akteuren getroffen und Fallstricke beachtet werden.</p> <p>Auf der Suche nach Ansprechpartnern und Unterstützung stoßen Ehrenamtliche häufig an ihre Grenzen und auf unerwartete Hürden. Als Orientierungshilfe haben Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusvereine, HVV und NAH.SH gemeinsam einen Leitfaden entwickelt. Dabei hat sich das Mobilitätsmanagement mit</p> |

seiner Expertise in den Erstellungsprozess eingebracht.

#### **24. Vergabe Stadtverkehre Rendsburg & Eckernförde ●**

Mit den Vergaben der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde, federführend durchgeführt durch das Mobilitätsmanagement des Kreises, hat der Kreis zum einen die gesetzlichen Vorgaben umgesetzt.

Darüber hinaus wurde großer Wert auf vertraglich fest vereinbarte Qualitätsstandards gelegt. Hierzu zählen z.B. moderne Busse im attraktiven einheitlichen Verbund-Design, qualifiziertes Personal, Einführung der NAH.SH-Garantie bei Verspätungen sowie Pünktlichkeit bzw. Anschlusssicherung.

Mit der Ausschreibung in Rendsburg konnte zudem ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt und die ökonomischen Erwartungen erfüllt werden. Dies dient als Beleg, dass der vom Kreis in Kooperation mit der NAH.SH konzeptionierte Wettbewerb um den Stadtverkehr der richtige Weg war. Das Verfahren war konsequent auf fairen Wettbewerb ausgerichtet, in einem auf Grund der Randbedingungen nicht einfachem Wettbewerbsumfeld.

## Abbildungsverzeichnis

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2016a): Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen. Berlin.

DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2018): OB-Barometer. Berlin

MAUKSCH, JÜNEMANN, GRISCHKAT, HAUNERLAND (2014): Qualitätsmanagement als Aufgabe von Aufgabenträger und Betrieb. In: DER NAHVERKEHR. 02.01.2014.

PLANERSOCIETÄT | GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP GbR | URBANUS GbR (2017): Masterplan Mobilität. Kiel.

WITOWSKY & HOENNINGER (2018): Integrierte Mobilitätskonzepte in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage Chancen und Risiken von Lösungsansätzen. In: Verkehr & Technik. 01.2018.

Alle Vektorgraphiken stammen von der internationalen Bilddatenbank pixabay.com.

