



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2018/626
	Status:	öffentlich
Federführend: FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Datum:	06.09.2018
	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
Mitwirkend:	Bearbeiter/in:	Krug, Sebastian
öffentliche Mitteilungsvorlage		
Vorstellung der Bürgerplattform MokWi als Kooperationsprojekt in der KielRegion		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
entfällt

2. Sachverhalt:

MokWi ist ein Gemeinschaftsprojekt der KielRegion GmbH mit den KlimaschutzmanagerInnen aus der KielRegion. Beteiligt sind neben dem Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Stadt Eckernförde, die Städte Kiel und Preetz sowie die Entwicklungsagentur des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Gemeinsam wollen die KlimaschutzmanagerInnen den BürgerInnen in der Region helfen, sich zu engagieren und ihr eigenes Lebensumfeld zu verbessern. Dabei geht es nicht nur um Klimaschutzprojekte: Auch Projekte und Ideen aus den Bereichen Kunst und Kultur, Naturschutz, Landwirtschaft oder einfach alles was zu einer lebenswerteren Region führt sind herzlich willkommen, sich an der Bürgerplattform zu beteiligen.

Mokwi.de ist eine Weiterentwicklung der OpenSource-basierten WeChange-Plattform. Ziel des Projekts ist es Menschen zusammen zu bringen, die gemeinsam etwas verändern wollen. Hier findet man Ideen, Projekte und Initiativen und kann herausfinden, wo man sich engagieren kann. Oder man startet ganz einfach ein eigenes Projekt und nutzt das Netzwerk, um Kontakte zu knüpfen und von erfolgreichen Projekten zu lernen.

Ein großes Potential bietet MokWi durch die integrierte Arbeitsumgebung: Registrierte Projekte können ihre Projektarbeit komplett über die Plattform abwickeln. Es kann gemeinsam an Texten gearbeitet werden, Dokumente können ausgetauscht werden, Nachrichten versendet und Terminumfragen durchgeführt werden. All diese Möglichkeiten stehen den Bürgerinnen und Bürgern kostenfrei zur Verfügung.

Im Rahmen der Ausschusssitzung soll die Plattform kurz vorgestellt werden.

Unter MokWi.de kann die Plattform getestet bzw. genutzt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist mit 6.000 EUR an den Gesamtkosten von 63.500 EURO beteiligt. Die Kosten wurden durch das Budget des Klimaschutzmanagements getragen. 50.400 EUR wurden durch das Regionalbudget der KielRegion finanziert, die Differenz tragen die Projektpartner Stadt Kiel und Stadt Preetz.

Im Rahmen der Projektlaufzeit von fünf Jahren fallen keine laufenden Kosten für die Plattform an.

Anlage/n:



Mitteilungsvorlage Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Vorlage-Nr:	VO/2015/581-003
	Status:	öffentlich
	Datum:	27.08.2018
	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
Mitwirkend:	öffentliche Mitteilungsvorlage	
Regionalwirtschaftliche Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse B 202/203		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Die regionalwirtschaftliche Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse B 202/203 ist im Regionalen Entwicklungskonzept für die KielRegion als Leitprojekt definiert (VO/2015/581). Im Mai 2016 begann die Erarbeitung der Analyse, mit der die Cima Beratung + Management GmbH mit Sitz in Lübeck beauftragt wurde. Projektpartner sind die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel. Unterstützt wird die Potentialanalyse vom Land Schleswig-Holstein und der IHK zu Kiel.

Die Bundesstraße 202/203 verläuft quer durch die gesamte KielRegion. Sie verbindet die Region mit der Fehmarnbelt-Achse und den westlichen Teil der Region mit der A7. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung für ganz Schleswig-Holstein ist die B 202/203 im Landesentwicklungsplan als Ost-West-Hauptverbindungsachse aufgeführt. Der Ausbau der A7, der A20, der A21 und der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung sind eine Chance für die Achse und für die KielRegion.

Touristische, verkehrliche und wirtschaftliche Potenziale in der Region wurden durch die Gutachter in der Potentialanalyse B 202/203 identifiziert. Die Bundesstraße mit ihrer Vernetzungsfunktion ist demnach ein wichtiges Instrument, um Synergien in verschiedenen Themenfeldern zu nutzen. Durch die Umsetzung der herausgearbeiteten Schlüsselprojekte kann die Kooperation und Identität entlang der B 202/203 weiter gestärkt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Endbericht zur Potentialanalyse B 202/203

POTENZIALANALYSE

HAUPTVERBINDUNGSACHSE B202 | B203



Impressum

KielRegion

Herausgeber

KielRegion GmbH
Neufeldtstraße 6, 24118 Kiel
Wissenschaftspark Kiel
Web: www.kielregion.de

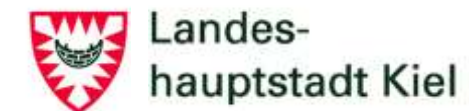
Kontakte für Rückfragen

KielRegion GmbH
Regionalmanagement
Maria Franke
Telefon: 0431 - 53 03 55 10
E-Mail: m.franke@kielregion.de

cima.

Bearbeitung/ Gestaltung

Cima Beratung + Management GmbH
Martin Hellriegel, Maximilian Burger, Uwe Mantik
Glashüttenweg 34, 23568 Lübeck
Web www.cima.de
Telefon: 0451 389 68 21
E-Mail: hellriegel@cima.de



**Finanzierung und Umsetzung in Kooperation mit den
Kreisen Rendsburg-Eckernförde, Plön sowie der Lan-
deshauptstadt Kiel**

Auflage

Pdf- Dokument für Onlinepräsenz

Erscheinungstermin und Stand

Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Hauptverbindungsachse B202 B203	4
3.	Rahmenbedingungen	16
4.	Raum B202 B 203	26
5.	Zwischenfazit Analyse	37
6.	Leitlinien	39
7.	Impulsprojekte	56
8.	Ausblick	61
	Quellenverzeichnis	62
	Bildnachweis	63

Einleitung

1



Einleitung

Anlass

Potenzialanalyse Hauptverbindungsachse B202 I B203

Wird man in Schleswig-Holstein nach den Hauptverkehrsadern des Landes gefragt, bekommt man in der Regel die Bundesautobahnen A1 und A7 genannt, mit Abstrichen vielleicht noch die A23 in Kombination mit der B5. Ost-West-Verbindungsachsen spielen hingegen eine deutlich untergeordnete Rolle. Die als Landesentwicklungsachse eingestufte A20 befindet sich seit Jahrzehnten in einem Umsetzungsstau, der in allen Teilabschnitten noch nicht final gelöst scheint.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass es zumindest auf Ebene der Landesplanung, abgestuft von diesen großen Achsen auch Hauptverbindungsachsen gibt. Eine dieser Achsen ist die Hauptverbindungsachse B202 I B203 von Büsum im Westen bis Oldenburg i.H. im Osten. Sie stellt sowohl für die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön als auch für die Landeshauptstadt Kiel und hiermit für die gesamte KielRegion eine der wichtigsten Verkehrsachsen dar.

Mit Infrastrukturgroßprojekten wie der festen Fehmarnbeltquerung, dem Ausbau der A7 und A21 sowie der bereits genannten A20 werden Impulse für ganz Schleswig-Holstein gesetzt. Die KielRegion möchte diese Chancen nutzen und ihre zentrale Hauptverbindungsachse im Rahmen dieses Veränderungsprozesses auf Entwicklungspotenziale unterschiedlichster Art mit dem vorliegenden Projekt untersuchen. Im Fokus steht hierbei der Teilabschnitt der Achse, der die KielRegion durchquert.

Eine zentrale Rolle bei der Beantwortung der Frage, welche Impulse durch die gemeinsame Achse befördert werden können, spielen die Akteure vor Ort. Besteht ein Verständnis für das planerische Konstrukt der Hauptverbindungsachse und welche Erwartungen oder gar Befürchtungen werden mit einer Belebung der Potenziale verknüpft? Hierbei ist zu bewerten, ob und inwieweit diese Erwartungen mit vorhandenen Prognosen und denkbaren Entwicklungschancen in Einklang zu bringen sind.

- Welche Potenziale be- und entstehen durch eine leistungsfähige Hauptverbindungsachse B202 I B203 für die KielRegion?
- Welche davon bietet zusätzliche Chancen für die Region und könnten durch Projekte gefördert werden?
- Wo bestehen Defizite, die der Entwicklung dieser Chancen entgegenstehen?

- Welche Rolle spielen die Infrastrukturgroßprojekte insbesondere für die Städte und Gemeinden der KielRegion? Welche Entwicklungen sind zu erwarten?
- Welche Rolle spielt die Achse für die regionale Identität? Wie können Projekte dazu beitragen, die Kooperation innerhalb der Region weiter wachsen zu lassen?

FRAGESTELLUNGEN

Einleitung

Vorgehensweise

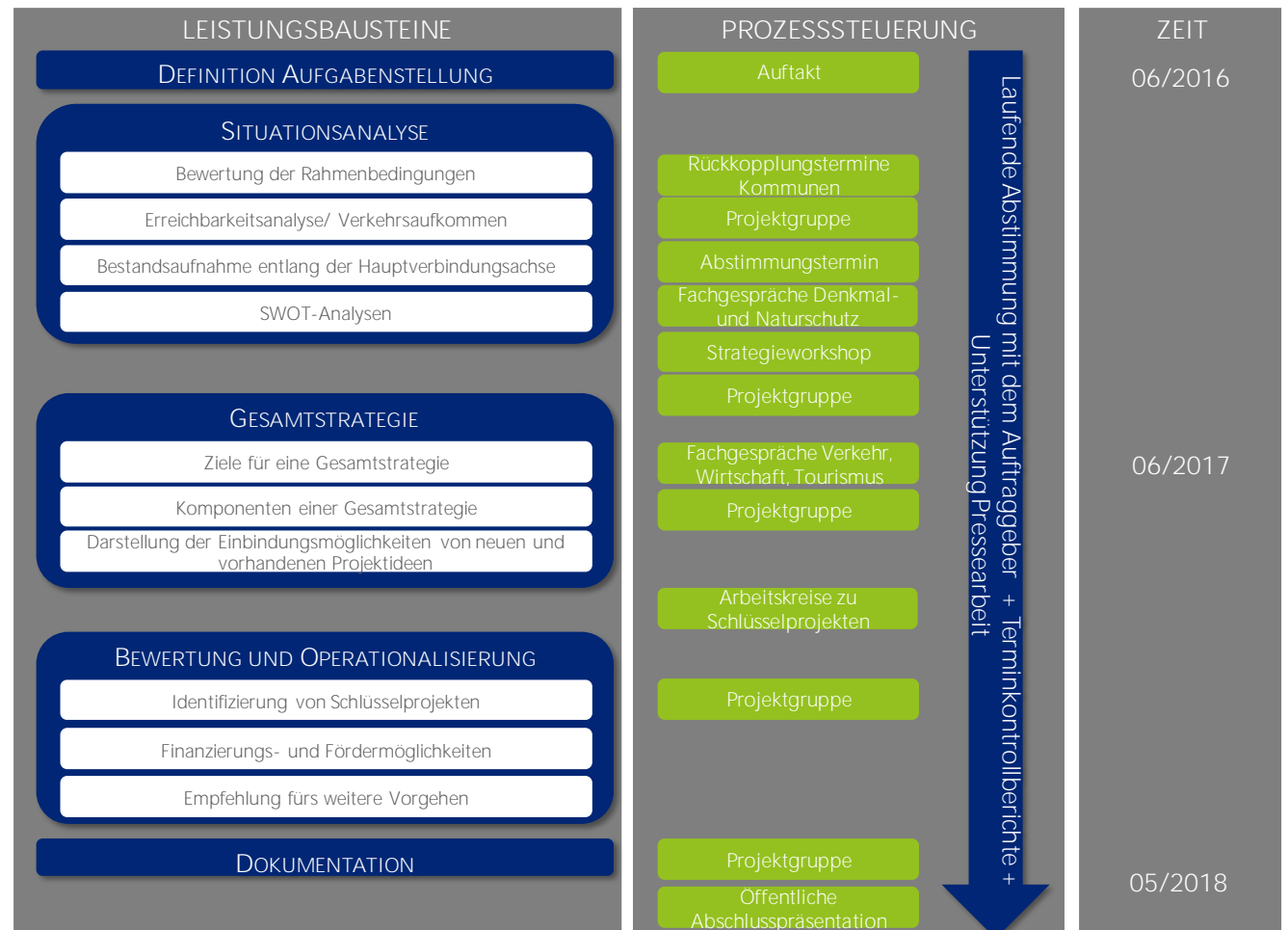
Dementsprechend erfolgte die Erarbeitung der Potenzialanalyse unter intensiver Beteiligung der Akteure vor Ort. Im Mittelpunkt standen neben der Frage nach der heutigen Bedeutungen insbesondere auch die Einstufung der künftigen Potenziale der Achse und die Ableitung einer sich hieraus ergebenden Entwicklungsstrategie.

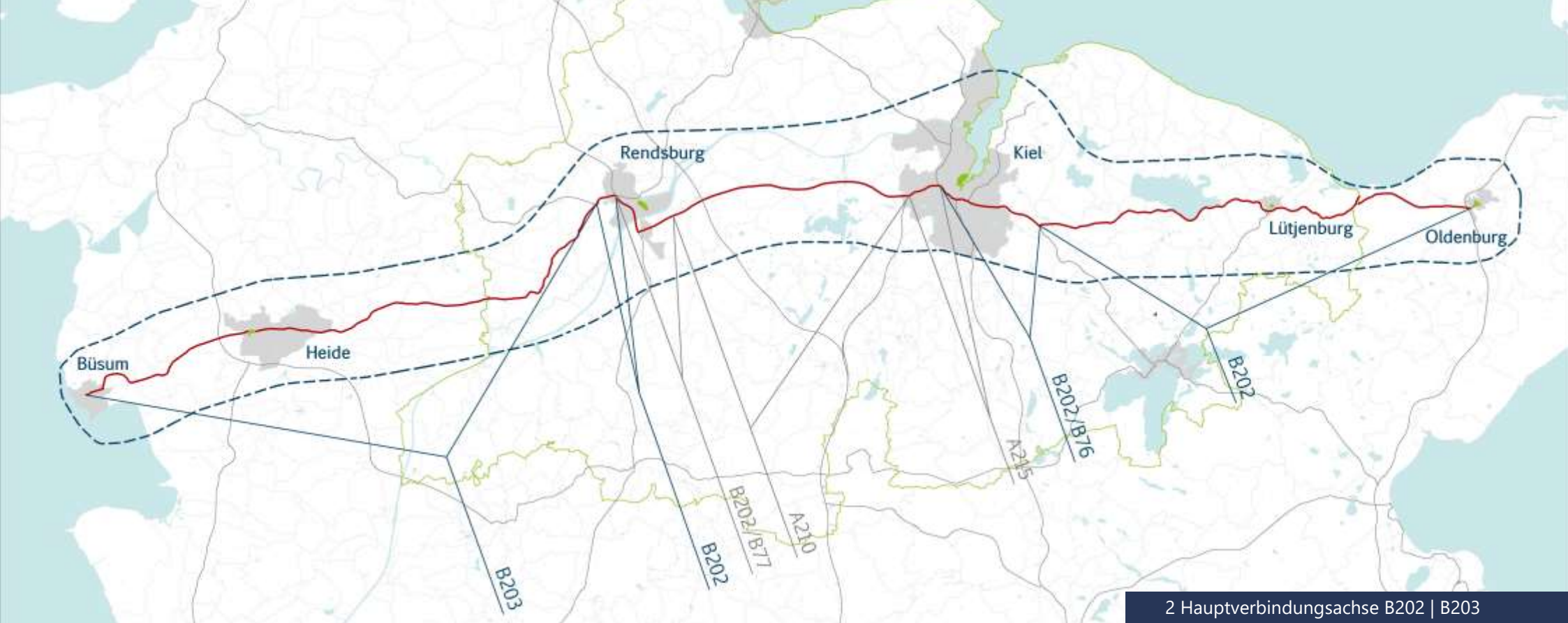
Dabei wurde nach einem Top-Down-Buttom-Up-Ansatz verfahren. So wurden zur Beteiligung der kommunalen Sicht schriftliche Abfragen und Gespräche mit allen achsenanliegenden Kommunen/Ämtern innerhalb der KielRegion geführt.

Zur Beurteilung der teilregionalen und regionalen Ebene wurden u.a. Abstimmungen mit den Fachämtern der Kreise, Vertretern der Aktiv Regionen, Naturparke und Lokalen Tourismus Organisationen durchgeführt.

Durch einen Strategieworkshop sowie thematische Arbeitskreise wurden die Ergebnisse vertieft und gefiltert. Zur Legitimation wichtiger Zwischenschritte wurde eine Projektgruppe eingerichtet, in der Vertreter der Kreise, der Landeshauptstadt Kiel, der Landesplanung, der KielRegion und der IHK vertreten waren.

Ergänzend erfolgte der Abgleich mit relevanten Fachplanungen, insbesondere dem Masterplan Mobilität und dem regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II.





2 Hauptverbindungsachse B202 | B203

Hauptverbindungsachse B202|B203

2

Anders als bspw. die A40 im Ruhrgebiet, die als früherer Hellweg einen besonderen historischen Kontext innerhalb der Region besitzt, fehlt der Hauptverbindungsachse eine vergleichbare identitätsstiftende Wirkung. Dies bestätigen die Beteiligungsprozesse auf lokaler Ebene. Die Bezeichnung und der Verlauf sind vielen Beteiligten unklar.

Die so genannte Hauptverbindungsachse ist zum heutigen Zeitpunkt ein planerisches Konstrukt. Sie hat ihren Ursprung in der Landesplanung.

Befährt man sie von West nach Ost gibt es keine einheitliche Achsenbezeichnung. Eine Orientierung anhand des Namens oder einer einheitlichen Be-

schilderung ist nicht möglich. In einigen städtischen Teilbereichen überschneidet sich der Verlauf von anderen Bundesstraßen mit dem der B202. Hier findet tlw. keine Beschilderung der B202 mehr statt. Die Auffindbarkeit und Orientierung entlang der Achse zu verbessern ist eine zentrale Grundvoraussetzung um ihre Bedeutung zu steigern.

Hauptverbindungsachse B202IB203

Definition/Funktion

Die Begrifflichkeit der Landesentwicklungsachsen wird in Schleswig-Holstein erstmalig im Landesentwicklungsplan 2010 eingeführt.

Sie markieren zentrale Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein und zeigen für Räume und Regionen, die durch diese überregionalen Verkehrswege erschlossen sind, besondere Wachstumsperspektiven auf. Im Mittelpunkt stehen eine zukunftsfähige wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung sowie die Förderung von Kooperationen.

Hiervon abgestuft werden Hauptverbindungsachsen definiert. Sie verbinden die Landesentwicklungsachsen und sorgen u.a. dafür, dass die Landeshauptstadt Kiel und die Kreisstädte an der Westküste an die wesentlichen Verkehrsströme von und nach Skandinavien und Osteuropa angebunden sind.

Die Achsen werden im Landesentwicklungsplan bewusst nur symbolhaft dargestellt, wodurch auch im Falle der Hauptverbindungsachse B202IB203 ein exakter Verlauf (u.a. im Bereich Rendsburg) nicht direkt hergeleitet werden kann



3 Landesentwicklungsachsen und Hauptverbindungsachsen

Hauptverbindungsachse B202IB203

Charakteristik

Die Hauptverbindungsachse erschließt direkt bzw. mit kleinerer Distanz indirekt innerhalb der KielRegion 34 Städte und Gemeinden* unterschiedlichster Größenordnung, von der Landeshauptstadt Kiel bis hin zur amtsangehörigen Gemeinde. Allein in diesen Städten und Gemeinden leben rd. 354.000 Einwohner (Statistik Nord 2018) und arbeiten rd. 160.000 Beschäftigte (Bundesagentur für Arbeit 2017). Für sie ist die Hauptverbindungsachse ein zentraler Baustein zur Vernetzung in der Region. Ein Blick auf die Pendlersalden in der Region zeigt die große Bedeutung von Kiel und Rendsburg als Arbeitsplatzstandorte für die Region und die Funktionsteilung zw. Städten und Umland bei der Wohnfunktion (unterschiedliche Teilmärkte).

Im Gegensatz zu den überwiegend autobahngestützten Landesentwicklungsachsen besitzt die Hauptverbindungsachse für den Nutzer einen überwiegend parkähnlichen Charakter. Hierdurch ergeben sich Chancen, weiche Standortfaktoren der Region gegenüber dem Nutzer zu transportieren. Neben den wenigen urbanen Sequenzen in Kiel und Rendsburg und den kreuzungsfreien Autobahnteilstücken der A210 und A215 bleibt vor allem die grüne Landschaft bei einer Passage in Erinnerung.



4 Parkähnlicher Charakter



5 Urbane Sequenz



6 Autobahnteilstück

*= Anzahl variiert je nach gewähltem Routenverlauf im Bereich Rendsburg

Pendlersalden



7 Pendlersalden



negativer Pendlersaldo



fehlende Datengrundlage



KielRegion



Kieler Passage



positiver Pendlersaldo



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Hauptverbindungsachse B202IB203

Verkehrsfunktionen

Im Gegensatz zu den kreuzungsfreien, zu Autobahnen ausgebauten Landesentwicklungsachsen besitzt die Hauptverbindungsachse B202 I B203 in weiten Teilen zahlreiche Anschlussstellen/ Kreuzungen, die ein hohes Potenzial zur Vernetzung bieten. Durch die höhere Dichte kommen auch kleinere Kommunen in den Genuss der Erschließungsvorteile.

Ein Nachteil gegenüber den Landesverbindungsachsen sind die zu erreichenden Durchschnittsgeschwindigkeiten. Dies wirkt sich auch das Standortwahlverhalten insbesondere verkehrsaaffiner Nutzer aus. Mit zunehmender Nähe zu den Landesentwicklungsachsen nimmt dieser Nachteil allerdings ab. Der meist gute Verkehrsfluss — Einschränkungen existieren in den Bereichen Kiel, Rendsburg und Fockbek — wirkt sich ebenso wie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Schwerlastverkehr etwas nivellierend aus.

Der Zustand der Achse ist insgesamt positiv zu bewerten. Lediglich im Rahmen von turnusmäßigen

Wartungsarbeiten kommt es in näherer Zukunft zu erforderlichen Deckenerneuerungen. Einige Kreuzungsbereiche sind nach Untersuchungen zur Streckencharakteristik und Bewertung des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr ausreichend leistungsfähig einzustufen. Es wird empfohlen, die weitere Entwicklung der Leistungsfähigkeit genau zu beobachten.

Gravierender auf die Funktionalität der Achse, zumindest für Teilregionen, wirken sich Einschränkungen in der Funktionalität wichtiger Zubringer aus. Dies betrifft vor allem die Rader Hochbrücke und den Rendsburger Kanaltunnel. Attraktivitätsverluste an diesen Stellen, wirken sich auch auf die verkehrliche Attraktivität der KielRegion aus. Im Rahmen der Befragungen und durch Auswertungen von Unfallhäufungsstatistiken konnten lediglich kleinere Unfallschwerpunkte in einigen Kreuzungsbereichen ausgemacht werden.

Ein großes Defizit ist die fehlende Orientierung gerade im Übergang zu anderen Teilabschnitten oder

innerhalb der Städte Kiel und Rendsburg. Hier liegt eine noch nicht genutzte Stärke der Hauptverbindungsachse. Durch die unterschiedliche Charakteristik von Teilabschnitten und zahlreichen Raumelementen der Orientierung, bspw. durch die Inszenierung von Brücken und Tunnel als Eingangssituationen, besteht die Option viel stärker auf die vielfältigen Stärkepositionen der KielRegion hinzuweisen.

Über die Funktionen für den motorisierten Individualverkehr hinaus, wird der Achse bisher kaum eine Funktion zugewiesen. Hinsichtlich des ÖPNVs verfügt die Achse, zumindest abseits des Autobahnteilstücks, über ein dichtes Netz an Bus- und Bahnhaltstellen und gerade im Bereich der zentralen Orte über eine attraktive Nähe zu wichtigen regionalen ÖPNV-Knoten. Dabei ist die Bedienung der Gesamtachse durch den ÖPNV heute unattraktiv. Eine ÖPNV-Fahrt von Büsum nach Oldenburg i.H. würde heute mit dem Bus ca. 7,25 Stunden dauern, zwischen 16€ und 26€ kosten und ein dreimaliges Umsteigen erfordern.

Hauptverbindungsachse B202IB203

Verkehrsfunktionen

Die gleiche Strecke mit der Bahn würde etwas mehr als 4 Stunden dauern, rd. 30€ kosten und zweimaliges Umsteigen erfordern. Nach einhelliger Einschätzung von Verkehrsplanern und anderen Akteuren aus der Region wird sich mangels Nachfrage zeitnah nicht sehr viel an dieser Situation verändern. Die Achse wird vor allem in Teilabschnitten, bspw. Rendsburg-Kiel, attraktiv durch den ÖPNV zu nutzen sein.

Das ÖPNV-Potenzial der Hauptverbindungsachse für die Gesamtregion besteht vor allem darin, den Verkehrsverbund zu stärken. Durch attraktive Car-Sharing, Park+Ride- sowie Bike+Ride-Stationen können wichtige Entlastungs- und Bündelungsfunktionen übernommen werden. Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs trifft dies auch auf die Landeshauptstadt Kiel sowie den logistisch attraktiven

Standort Rendsburg zu (intelligente Verkehrsmanagementsysteme). Aktuell werden die Möglichkeiten der digitalen Verkehrslenkung nicht genutzt.

Eine vergleichbare und darüber hinaus gehende Potenzialreserve besteht im Radverkehr. Außerhalb der urbanen Sequenzen in Kiel und Rendsburg und abseits des Autobahnteilstücks verfügt die Hauptverkehrsachse zumindest einseitig über einen landschaftlich attraktiven, begleitenden Radweg. Im Bereich der Lücken bestehen attraktive überregionale Velorouten, die etwas abseits der Achse liegen. Paddelmöglichkeiten bspw. auf dem Nord-Ostsee-Kanal oder der Eider bieten eine andere Option einen Lückenschluss attraktiv zu gestalten.

Aus diesem Potenzial heraus ergeben sich, gerade in Zeiten wachsender E-Mobilität, Chancen für die

KielRegion, vorhandene Qualitäten besser zu bespielen oder in Kooperation mit den Nachbarregionen gänzlich neue Angebote zu erschaffen.

Zu diesen Chancen gehören insbesondere:

- Die Verlagerung von Berufs- und Lastverkehren zumindest für Teilstrecken rund um das Ober- und die Mittelzentren.
- Die Etablierung eines Radweges mit begleitenden touristischen Angeboten, auf die über die Route vernetzt werden kann.
- Eine Stärkung des Verkehrsverbundes über attraktive Umsteigemöglichkeiten entlang der Achse.

Ein erforderlicher Ausbau zum Radschnellweg wird von den Verkehrsplanern zum heutigen Zeitpunkt mangels Frequenz als unwirtschaftlich eingestuft. Im Masterplan Mobilität kreuzen mehrere Haupt-routen die Achse.

Anschlussstellen



8 Anschlussstellen



Anschlussstelle



KielRegion



Kieler Passage



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Straßenzustand



9 Straßenzustand



Verkehrsführung /
Beschilderung



Deckenerneuerung (nach De-
ckenerneuerungsplan 2016)



KielRegion



Kieler Passage



Verkehrsfluss

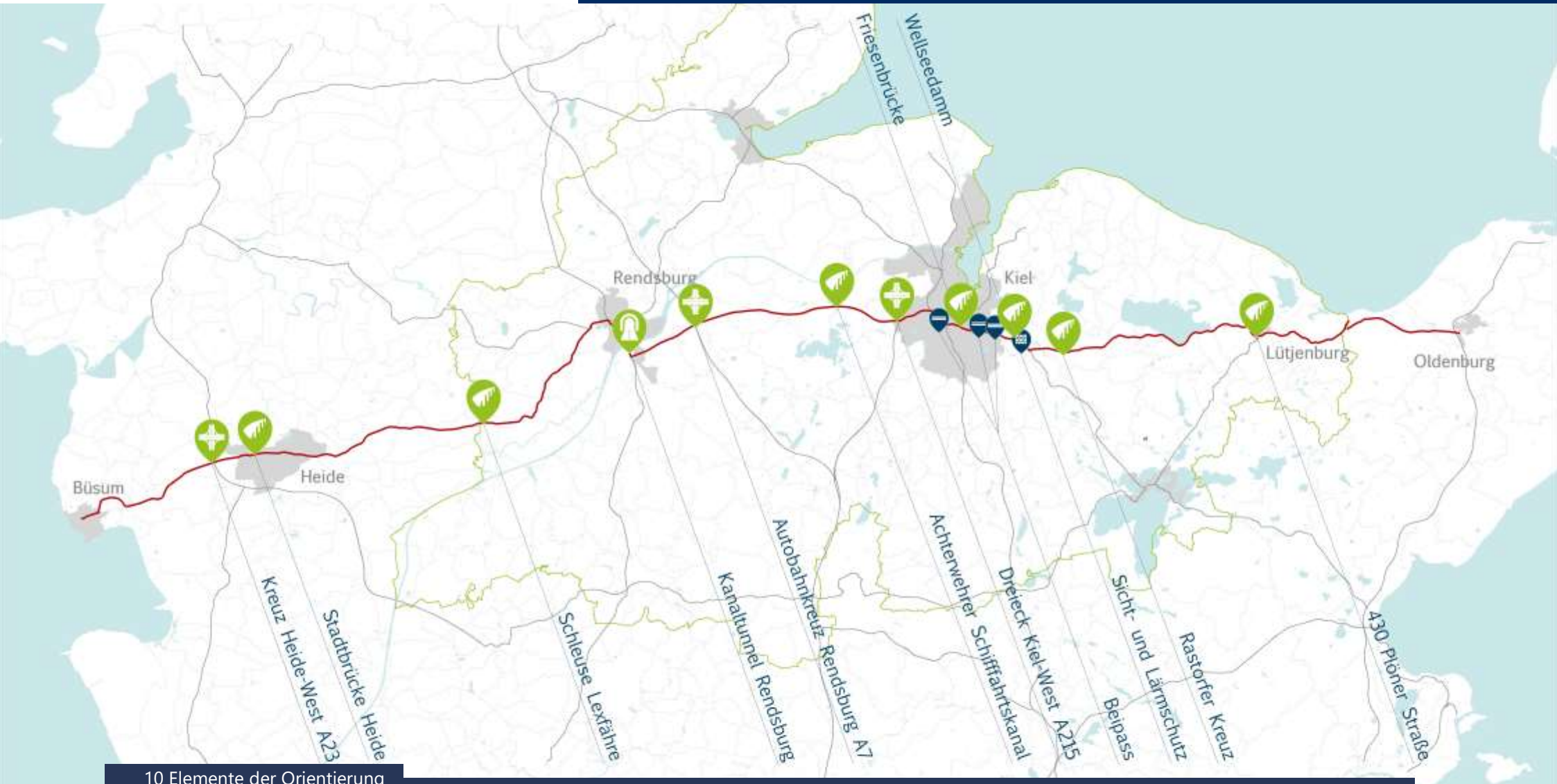


Kreuzungspunkte mit Be-
obachtungsbedarf



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Elemente der Orientierung



10 Elemente der Orientierung



Brücke



Autobahnkreuz



Lärm- und Sichtschutz



KielRegion



Tunnel

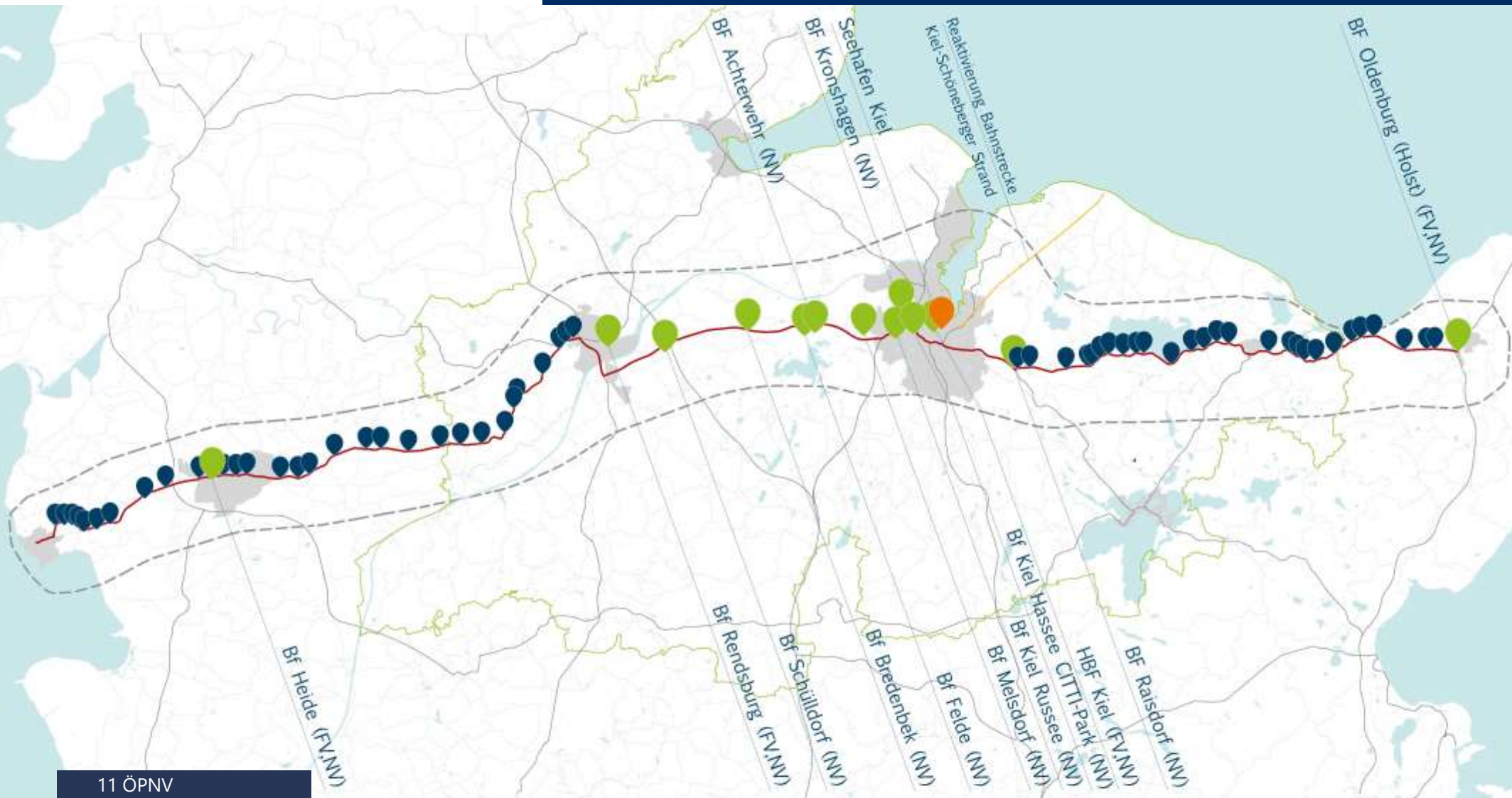


Beipass



Hauptverbindungsachse B202 / B203

ÖPNV



11 ÖPNV



öffentlicher Bahnhof ÖPNV
und Fernverkehr



örtliche ÖPNV-
Bushaltestelle



Seehafen Kiel



KielRegion



Hauptverbindungsachse B202 / B203



Kieler Passage

Rad- und Wanderwegen



12 Rad- und Wanderwegen



Ostseeküstenradweg



Nord-Ostsee-Kanal



Radwege entlang der Achse



KielRegion



Europäischer Wanderweg
E1 / E6



Schlei-Eider-Elbe-



z.T. abgedeckt durch Kieler
Velorouten



Hauptverbindungsachse
B202 / B203



Nord-Ostsee-Wanderweg



Ochsenweg



Kieler Passage

Hauptverbindungsachse B202IB203

Alternativrouten

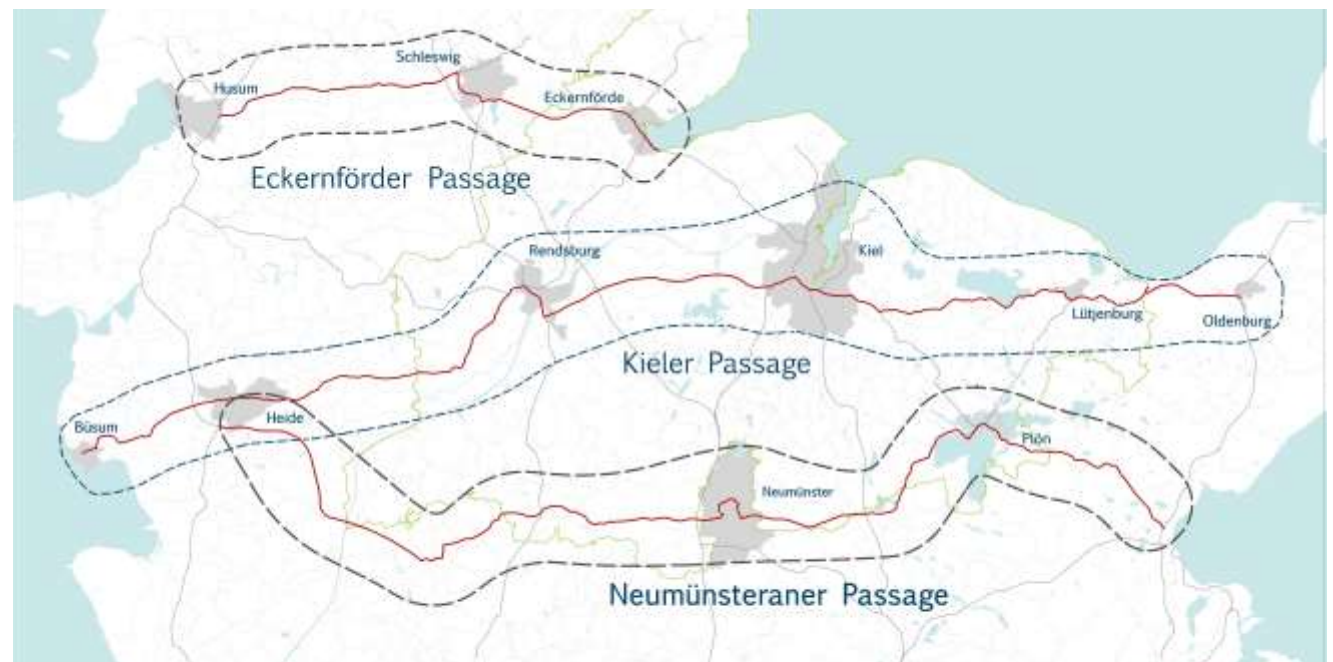
Im regionalen Kontext gesehen, gibt es noch zwei mögliche Alternativen als Ost-West-Passagen von denen auch über Nord-Süd-Achsen auf die Hauptverbindungsachse vernetzt werden kann.

Die Eckernförder Passage von Husum nach Eckernförde bietet in weiten Teilen eine regionale, eher spezialisierte Vernetzungsfunktion und ist nur im Abschnitt Husum-Schleswig als Hauptverbindungsachse eingestuft. Für Nutzer der A7 besteht gegenüber der Kieler Passage der Nachteil, dass nicht direkt auf die östliche Landesentwicklungsachse A1 vernetzt werden kann.

Dies ermöglicht die Neumünsteraner Passage, die allerdings nicht die Funktion einer Hauptverbindungsachse übernimmt. Die Städte Neumünster und Rendsburg konkurrieren hierbei an der A7 um die Hub-Funktionen für alle Nutzungen, die insbesondere auf eine Verteilung von Waren und Dienstleistungen innerhalb des Bundeslandes aus sind. Rendsburg kann im Vergleich mit der zusätzlichen Lage am Nord-Ostsee-Kanal werben. In östliche

Richtung bietet die Kieler Passage die günstigere Anbindung an die Standortfaktoren der Landeshauptstadt Kiel. Aus Süden über die A1 kommend werden Nutzer in Ost-West-Richtung eher die Neumünsteraner Passage in Kombination mit der B76

nutzen, da hier Zeit- und Distanzvorteile bestehen. Insbesondere durch die Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung erhöht sich die Zahl der potenziell interessierten Nutzer aus nördlicher Richtung über die A1 moderat.



13 Alternativrouten

Rahmenbedingungen

3



Rahmenbedingungen

Landesentwicklungsstrategie 2030

In der Ende 2016 verabschiedeten Landesentwicklungsstrategie 2030 werden Trends und Themen die das Land Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren prägen thematisiert und erforderliche politische Leitlinien abgeleitet. Nachstehend werden diese Leitlinien und die potenzielle Bedeutung der Hauptverbindungsachse kurz zugeordnet.



Digitalisierung — Zielgerichtet den digitalen Wandel in Schleswig-Holstein vorantreiben

Der Ausbau des leistungsfähigen Glasfasernetzes entlang der Verbindungsachse ist im Prinzip gegeben. Damit bestehen die Grundvoraussetzungen für 5G, das Internet der Dinge und die Nutzung von WLAN-HotSpots zur weiteren digitalen Vernetzung in der KielRegion.



Lebensqualität — Den wichtigsten Standortfaktor Schleswig-Holsteins sichern und ausbauen

Das Alleinstellungsmerkmal des Landes ist seine spezifische Lebensqualität. Die Hauptverbindungs-

achse bietet durch den Querschnitt an naturräumlichen und kulturellen Potenzialen und ihren Park-ähnlichen Charakter hervorragend Ausgangsbündungen, diese Qualitäten zu kommunizieren.



Wirtschaft — Wirtschaftliche Basis stärken und neue Zukunftsfelder profilieren

Sowohl in den traditionellen Branchen wie Tourismus, Logistik, Maschinenbau und Landwirtschaft, als auch in den besonders aussichtsreichen Zukunftsfeldern des Landes wie maritime Wirtschaft (Meerestechnik, Ozeanforschung, marine Aquakultur und Biotechnologie, Schiffbau, Zulieferer und Häfen), Life Science (Medizintechnik, Biotechnologie, Pharmazie), erneuerbare Energien (Leistungselektronik, Windenergie, energetische Nutzung von Biomasse) und Ernährungswirtschaft (Food Processing) finden sich entlang der Achse Unternehmen und auch Forschungseinrichtungen. Die Achse kann sowohl vernetzendes Instrument für Kooperationen, Zugang zu harten Standortfaktoren wie bspw. Quell- und Zielmärkten und Fachkräften als auch Zugang zu weichen Standortfakto-



Bildung — Qualität stärken, Bildungsgerechtigkeit sichern und Zugänge ausbauen + Innovationen und Forschung — Ideen und Kreativität als Entwicklungstreiber begreifen

Entlang der Achse und insbesondere im Umfeld der Landeshauptstadt existieren zahlreiche Bildungs- und Forschungssysteme für nahezu alle Kompetenzfelder im Land. Die Hauptverbindungsachse ist das zentrale Verkehrsmedium, um den Menschen abseits der zentralen Orte den Zugang zu diesen Chancen zu eröffnen und betriebliche Innovationen mit Forschungseinrichtungen zu vernetzen.



Regionen im Wandel — Durch differenzierte Raumbetrachtung Stadt und Land zielgerichtet entwickeln

Entlang der Achse befindet sich ein differenziertes Geflecht von zentralen Orten, wodurch Stadt-

Rahmenbedingungen

Landesentwicklungsstrategie 2030

Umland-Beziehungen gefördert werden, in denen sowohl den urbanen als auch den ländlichen Räumen wichtige Aufgaben für die künftige Entwicklung zukommen. Diese gilt es zu fördern. Die Achse ist für viele dieser Kooperationen erforderlicher Verkehrsträger.



Mobilität der Zukunft — Heute die Verkehrspolitik von morgen denken

Die Achse ist der wichtigste verbindende Verkehrsträger innerhalb der KielRegion. Sie kann Basis für nachhaltige, technologisch fortgeschrittene und barrierefreie Mobilität sein oder auch wichtiges Schnittstellenmedium, um von der Achse aus neue Formate anzudenken, die sich aber nur in einem kleinräumigeren Ansatz umsetzen lassen.



Natürliche Lebensgrundlagen — Schützen und nutzen

Durch den Gedanken hinter der Achse, der Loslösung von lokalen oder teilräumlichen Projekten, können die ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale der KielRegion besser

miteinander vernetzt, professionelle Strukturen geschaffen und Entwicklungen besser und nachhaltig gelenkt werden.



Vernetzung und Kooperation — Überregionale und internationale Zusammenarbeit ausbauen

Ob von Norden über die beiden Landesentwicklungsachsen A1 und A7 kommend oder über den Kieler Hafen, die Hauptverbindungsachse ist die beste Option um die KielRegion mit grenzüberschreitenden Verkehren aus Skandinavien zu vernetzen.



Zuwanderung — Schleswig-Holstein als attraktives Zuwanderungsland gestalten

Mobilität und Vernetzungsmöglichkeiten spielen sowohl im internationalen Wettbewerb um Fachkräfte als auch bei der Integration von Flüchtlingen eine wichtige Rolle. Auch hier kann die Achse einen Beitrag leisten, Strukturen in der KielRegion zu verbinden.



Moderner Staat und Gesellschaft — Soziale und gesellschaftliche Verantwortung im Wandel gewährleisten

Die Hauptverbindungsachse kann im Zuge der Digitalisierung eine vernetzende Rolle spielen und damit einen Beitrag leisten die Chancen der Digitalisierung auch durch den Staat zu fördern. Dies reicht hinein bis in Fragen der Sicherheit, bspw. durch das frühzeitige Hinweisen auf Gefahrenstellen (möglich durch Sensorik in Kombination mit 5G). Durch verbesserte Möglichkeiten der Mobilität erhöhen sich zudem die Chancen der sozialen Teilhabe, insbesondere für benachteiligte Bevölkerungsgruppen.

Rahmenbedingungen

Infrastrukturgroßprojekte



14 Tunnel als feste Fehmarnbestquerung

Neben den endogenen Potenzialen der KielRegion wirken sich Verkehrsprojekte, teils außerhalb der KielRegion, auf die künftige Bedeutung der Hauptverbindungsachse aus.

Zu benennen sind hier in erster Linie:

- der Bau der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) im Zuge des Ausbaus der Verbindung BAB 1 / E 30 zwischen Puttgarden und Rødby inklusive Ausbau der Zulaufstrecken



15 Brückenbau

- der sechsstreifige Neubau der Rader Hochbrücke im Zuge der BAB 7
- die Fertigstellung der BAB 20 mit Elbquerung bei Glückstadt
- die Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 7 zwischen der Landesgrenze Hamburg und Autobahndreieck Bordesholm
- die Fertigstellung der BAB 21 bis zum Barkauer Kreuz in Kiel und autobahnähnlicher Ausbau im Zuge der B 404 zwischen Auto-



16 Ausbau der BAB 7

- bahnkreuz Bargtheide und BAB 24 bei Schwarzenbek (Osttangente Hamburg)
- die Wiedereröffnung der zweiten Tunnelröhre des Rendsburger Kanaltunnels

Neben teilweise unklarer Realisierungszeitpunkte zu den einzelnen Projekten sind auch die Auswirkungen auf die KielRegion und die Hauptverbindungsachse tlw. gegenläufig. So sind die Auswirkungen der FFBQ auf den Fährverkehr unklar, es wird jedoch von leichten Verlagerungen auf die

Rahmenbedingungen

Infrastrukturgroßprojekte

Schiene bzw. die Straße ausgegangen (vgl. TENTacle Project 2017).

Im Prognosemodell (Null-Variante) des Masterplans Mobilität der KielRegion wurde die Entwicklung der Fernverkehre unter Berücksichtigung der genannten Verkehrsprojekte ausgewertet. Hier kommt man u.a. zu dem Ergebnis, dass Verkehre von der BAB 7 auf die BAB 1 verlagert werden und dass auch auf der A21 zur Anbindung der Landeshauptstadt Kiel an das südliche Schleswig-Holstein und Hamburg von Mehrbelastungen auszugehen ist. Für die Hauptverbindungsachse hingegen werden sogar leicht abnehmende Verkehrsmengen erwartet. Aus der KielRegion fahren nach der Prognose nur ca. 700 Kfz pro Tag zusätzlich in Richtung Fehmarn. Zudem wird davon ausgegangen, dass aufgrund des Bevölkerungsrückgangs die Verkehrsmenge aus dem ländlichen Raum in Richtung Kiel und den Mittelzentren ebenfalls abnehmen wird. Ein weiteres Verkehrsgutachten für den 4-streifigen Ausbau der B 207 im Zuge FFBQ prognostiziert für

das Jahr 2025 eine Verkehrszunahme auf der B 202 von 200 Kfz/24h.

Eine signifikante Verkehrszunahme durch exogene Faktoren für die Hauptverbindungsachse ist daher nach heutigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Nimmt man einen noch maximal attraktiven Pendelradius von 2h für Berufspendler und Tagestouristen und eine Durchfahrtszeit von rd. 10 Minuten für den Tunnel an, ergeben sich je nach West-Ost-Position an der Hauptverbindungsachse folgende Erreichbarkeitspotenziale:

- rd. 43.000 bis 326.000 Einwohner auf dänischer Seite, die binnen 2 Stunden die KielRegion erreichen können (Datenbasis Statistics Denmark 2017)
- darunter rd. 16.000 bis 125.000 Einwohner, die als Beschäftigtenpotenzial für die KielRegion gewonnen werden könnten (Datenbasis Statistics Denmark 2017)

- unter den auf heutigem Reiseverhalten fußenden Annahmen, dass rd. 27% des Bevölkerungspotenzials in Dänemark Urlaub in Deutschland macht und Schleswig-Holstein hierbei einen Anteil von rd. 24% hat sowie Steigerungsraten durch die FFBQ (+10% auf Basis des Vergleichs Jütland/Seeland) und einer generellen Zunahme des touristischen Potenzials ergibt sich ein zusätzlich touristisch relevantes Potenzial von rd. 5.000 bis 36.000 Gästen, die es möglichst häufig zu binden gilt.

Das prinzipiell erreichbare Humankapital erhöht sich somit durch die FFBQ für die KielRegion auf einem moderaten Niveau. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die KielRegion mit anderen Wettbewerbern (insbesondere Achse BAB1) aus Schleswig-Holstein konkurriert und die Erreichbarkeitsvorteile auch für die dänische Seite zutreffen (potenzielle Abflüsse). Die Wirkung der exogenen Faktoren sollte somit auch nicht überschätzt werden.

Rahmenbedingungen

Masterplan Mobilität

Der Masterplan Mobilität stellt mit seiner Mobilitätsstrategie ein Zielkonzept für die KielRegion dar. In vier Handlungsfeldern werden Ziele für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der KielRegion definiert:

- Annähern und Aufsteigen
- Einsteigen und Umsteigen
- Informieren und Organisieren
- Anfahren und Handeln

Dabei soll der Mobilitätsverbund gestärkt werden, eine klima- und umweltfreundliche Mobilität, sowie die Nahmobilität und eine neue Mobilitätskultur gefördert werden. Außerdem soll eine hohe Lebensqualität und eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion sichergestellt werden. Eine integrierte und kooperative Planung soll in der KielRegion stattfinden. Der Hauptverbindungsachse der B202 / B203 kommt in den vier Handlungsfeldern und beim Erreichen der Ziele eine wesentliche Bedeutung zu. Sie stellt eine der starken Achsen und eine wichtige Querverbindung unter anderem für die Vernetzung mit dem Radverkehr und den ÖPNV dar.



17 In Teilen wichtige Radhaupttroute mit Kreuzung vieler Ergänzungsrouten



18 Qualifiziertes Basisangebot im Regionalverkehr, in Teilen Bahnstrecke sowie zahlreiche kleinere Mobilitätsstationen (B+R) und regionale ÖPNV-Knoten an der Achse



19 P+R-, Carsharing-, Dorfauto-Potenziale entlang der Achse, potenzielle Standorte für Ladeinfrastruktur in Achsennähe und logistische Hubs (KV-Terminal, Rangierbahnhof, Hafen)

Rahmenbedingungen

Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II, der die KielRegion einschließt, kommt zu dem Ergebnis, dass die Region mit den aktuell (183 ha) und perspektivisch verfügbaren Flächen (334 ha) gut aufgestellt ist. Temporäre Engpässe können sich lediglich im Angebot der Landeshauptstadt Kiel ergeben.

Die Hauptverbindungsachse übernimmt neben den Landesverbindungsachsen wichtige Vernetzungsfunktionen für diese Standorte. Insgesamt identifiziert das Gewerbeflächenentwicklungskonzept 26 regional oder überregional bedeutsame Standorte. Die Standorte Rendsburg Büsumer Str., interkommunales GE Borgstedtfelde, Büdelsdorf Fehmarnstraße/ Am Dolmen, interkommunales GE Rotenhof, Wissenschaftspark Kiel, KaiCity Kiel, Selent Haverkamp und Lütjenburg Konversionsgelände profitieren durch ihre Nähe zur Achse hierbei besonders, die übrigen mindestens indirekt. Neben der Verbindung mit Quell- und Zielmärkten sowie Zulieferern sind hierbei auch Funktionen zur Erschließung von Humankapital, Wissen und die Verknüpfung mit den weichen Standortfaktoren der KielRe-

gion (u.a. zur Fachkräftebindung) zu beachten. Gerade im Bereich des Oberzentrums Kiel und des Mittelzentrums Rendsburg können achsennahe Standorte auch als Hubs (Arbeitskräfte, Warenströme) weiterentwickelt werden, um Verkehrsströme in die urbanen Räume verträglicher zu bündeln. Die Lage der Top Standorte unter den Standorten in der KielRegion verdeutlicht allerdings auch, dass es neben der Hauptverbindungsachse vor allem die Funktionen der Landeshauptstadt Kiel und die logistischen Standortfaktoren Rendsburgs (u.a. Port und BAB A7) in Gänze sind, die für eine Hervorhebung gegenüber den anderen Standorten in der Region sorgen.

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept empfiehlt für eine nachhaltige, künftige Gewerbeflächenentwicklung ein kontinuierliches Gewerbeflächenmonitoring und -management im Planungsraum aufzubauen und Aktivitäten für eine gemeinsame Flächen- und Wirtschaftsraumentwicklung zu intensivieren. Die Achse ist hierbei ein wertvolles Instrumentarium, um Flächenbedarfe auch im regi-



20 Lage der 10 Top-Gewerbestandorte in der KielRegion

onalen Kontext offensiv zu vermitteln und bestehende Potenziale bestmöglich zu nutzen. Der vorhandene Planungsdialog soll hierbei als Gremium genutzt werden. Weiterhin wird im Gewerbeflächenentwicklungskonzept empfohlen, dass die Standorte von überregionaler Bedeutung unter der Marke „KielRegion“ vermarktet werden.

Rahmenbedingungen

Tourismusstrategie 2025

Mit der Tourismusstrategie (2014) stellt das Land Schleswig-Holstein bis 2025 drei wichtige Ziele in den Fokus:

- die Stärkung des Wirtschaftsfaktors Tourismus,
- die Verbesserung der Wettbewerbsposition und
- die Stärkung von Image, Marke und Marketing.

Im Binnentourismus werden dabei folgende Themen besonders gefördert werden:

Natur, Familien und Strand als Kernkompetenzen des Tourismus in Schleswig-Holstein

Als Route die beide Küsten verbindet und 5 von 6 Naturparke zumindest indirekt erschließt, besitzt die Hauptverbindungsachse großes Potenzial für die dahinter stehenden Zielgruppen ergänzende Angebote zu generieren. Attraktive Tourenpakete findet man aktuell allerdings eher teilregional.

Rad fahren und Segeln als Aktivitätsthemen hinter den Kernkompetenzen

Die Achse besitzt das Potenzial als Verbindungsscharnier für unterschiedliche Radrouten und auch andere entschleunigte Verkehrsarten (bspw. Padeln auf dem NOK) zu fungieren und bietet insb.

an den Küsten und in der Landeshauptstadt Zugang zu Segelrevieren. Durch E-Mobilität vergrößern sich die Reichweiten und Zielgruppen in einem ohnehin wachsenden Markt. Die erforderliche Basisinfrastruktur an den Schnittstellen wäre allerdings auszubauen.

Städtereisen und Gesundheitsurlaub

Mit der Landeshauptstadt und den anderen zentralen Orten sowie zahlreichen vorhandenen oder auch geplanten Einrichtungen (bspw. Hohwacht), die für den Gesundheitstourismus relevant sind, bestehen zumindest punktuell gute Ansatzpunkte



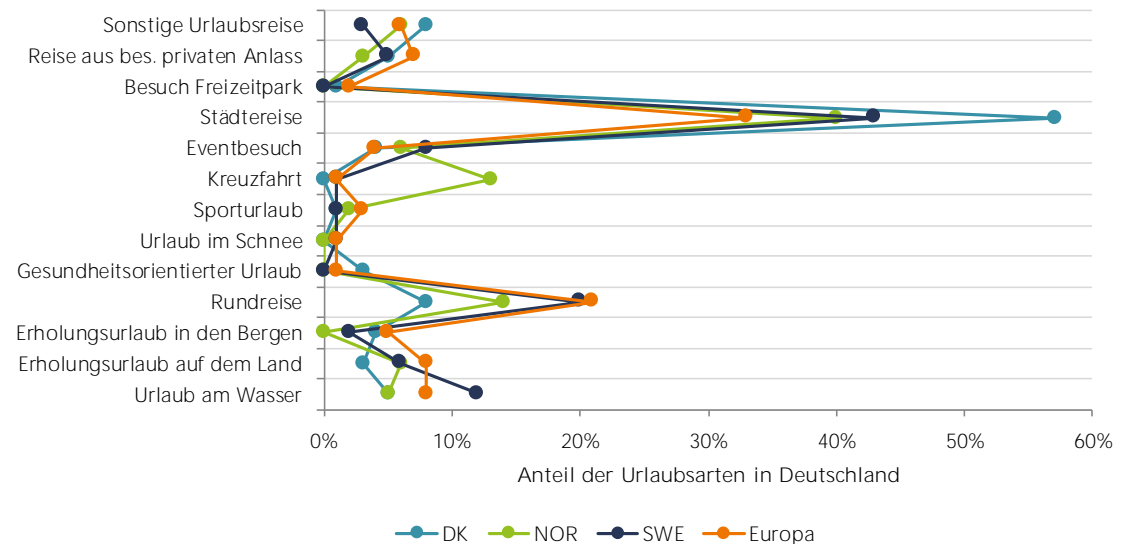
21 Markenrad Landesdachmarke

Rahmenbedingungen

Tourismusstrategie 2025

diese Entwicklungsthemen zu bespielen. Durch die zahlreichen natürlichen, regionalen Angebote in der KielRegion kann das wichtige Querschnittsthema „Gesund“ mit vielen Themen kombiniert werden.

Über den Binnentourismus hinaus, soll die Ansprache der Urlaubsreisenden aus dem Ausland in strategisch wichtigen Märkten künftig verstärkt werden. Fast ein Viertel der dänischen Touristen (insgesamt 10,6 Mio. in 2015) in Deutschland macht in SH Urlaub. Aus Schweden sind es immerhin noch fast 15% (von 11,5 Mio. in 2015) und aus Norwegen noch 10% (von 7,9 Mio. in 2015 (Daten DZT 2017)). Die Ost-West-Achse ist von Norden aus kommend, die erste Option, um mit dem Binnenland und für den besonders relevanten Markt der „Städtereise“ mit der Landeshauptstadt Kiel und im Paket ggf. mit anderen zentralen Orten zu vernetzen (vgl. Abbildung 22). Deutlich wird auch, dass für die Skandinavier, die über einen eigenen starken Binnentourismus verfügen, aus den zahlreichen diffusen Urlaubsarten die Rundreisen etwas hervor-



22 Urlaubsarten skandinavischer Gäste in Deutschland im Vergleich

stechen. Auch hier bietet die Hauptverbindungsachse originäre Stärken, um als Bindeglied für noch zu entwickelnde Pakete zu fungieren. Entsprechend der Interessenlagen in den Herkunftsländern sind die Themen Naturlandschaft, Städte, Kultur (u.a. Friesen, Wikinger, marine Baukultur...), regionale Produkte (insb. Gastronomie und alkoholische Ge-

tränke) und Shopping-Tourismus relevant. Diese lassen sich meist gut mit den Themen des Binnentourismus verknüpfen und in Kombination mit dem Aktivtourismus auch bei immer preissensibleren Zielgruppen platzieren. Die zeitgemäße Einbindung neuer Medien, mehrsprachige Angebote und attraktive Pakete sind allerdings Voraussetzungen.

Rahmenbedingungen

Vorhandene Organisationen

Neben der KielRegion GmbH existieren eine Reihe von Organisations- und Verwaltungsstrukturen, die sich mit Themenfeldern wie Tourismus, Wirtschaft, Regionalentwicklung und Verkehr befassen, für die auch die Achse eine hohe Funktionalität besitzt. Diese vorhandenen Organisationen der verschiedenen Ebenen und deren Strukturen stellen verschiedene Schnittstellen dar, die einige Potenziale mit sich bringen.

Die Achse stellt keinesfalls ein Parallelkonzept zu den zahlreichen bereits bestehenden Kooperationsformaten in der Region dar. Vielmehr kann sie als ein Instrument verstanden werden, das bei der Umsetzung der Ziele dieser bestehenden Strukturen eine wichtige Rolle einnimmt und dabei unterstützend auf die Entwicklung einheitlicher Herangehensweisen zur Umsetzung von Zielen wirkt. Dies trifft nicht nur auf die KielRegion selbst zu, sondern perspektivisch auch auf Kooperationen, die darüber hinaus gehen, bspw. durch eine Achse von Küste zu Küste.

landesweit

Tourismus:

Tourismusagentur Schleswig-Holstein GmbH
Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH)

Wifö:

WTSH
Breitbandkompetenzzentrum SH
DiWi SH
dataport

(über-)regional

LTO:

Holstein Tourismus e.V.
Tourismus Mittelholstein e.V.
Kiel-Marketing e.V. GmbH
Zweckverband Tourismuszentrale
Holsteinische Schweiz
Hohwachter Bucht Touristik e.V.
Dithmarschen Tourismus e.V. (perspektivisch)

Wifö:

wfa Kreis Plön
KIWI Kiel
KielRegion GmbH
wfg Kreis Rendsburg-Eckernförde
egeb Brunsbüttel, Kreis Dithmarschen (perspektivisch)

teilregional

AktivRegionen:

Schwentine-Holsteinische Schweiz
Ostseeküste
Mittelholstein
Eider- und Kanalregion Rendsburg
Dithmarschen (perspektivisch)

Verkehrsbetriebe:

Verkehrsbetriebe Kreis Plön
KVG Kieler Verkehrsbetriebe
VRK Verkehrsverbund Region Kiel
Autokraft
Nord-Ostsee-Bahn
Dithmarschen Bus (DB Regio Bus Nord GmbH) (perspektivisch)
DB (perspektivisch)

23 Vorhandene Organisationen für die verschiedene Ebenen

Raum B202|B203

4



Nutzungsprofile



24 Gewerbegebiet Büdelsdorf - Ost

Neben der reinen Verbindungsfunktion sind die angrenzenden Nutzungen die funktionsstiftenden Elemente der Achse. Es ist ihre Aufgabe, diese bestmöglich für alle Nutzer zu erschließen.

Um die Nutzungsprofile der Achse genauer bestimmen zu können, erfolgte eine Differenzierung nach folgenden Schwerpunkten :

- WIRTSCHAFT und WISSENSCHAFT
- EINZELHANDEL und ZENTRALE ORTE
- KULTUR und FREIZEIT



25 vielfältige Wirtschaftsausrichtung

- GRÜNRÄUME und GEWÄSSER
- WOHNAREALE und BAUKULTUR

Die in den Plandarstellungen aufgezeigten Standorte bilden skizzenhaft die Breite des regionalen Nutzungsspektrums entlang der Achse ab. Sie werden ergänzt durch eine Vielzahl von weiteren Standorten aus dem Hinterland.

Die folgenden Erläuterungen sind eine knappe Zusammenfassung der nachfolgend dargestellten



26 Christian-Albrechts-Universität

Nutzungsprofile.

WIRTSCHAFT und WISSENSCHAFT

Entlang der Achse befinden sich zu nahezu allen Schlüsselbranchen und Forschungsschwerpunkten des Landes Schleswig-Holstein Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen. Beispiele sind die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel oder das Agrarzentrum Grüner Kamp in Rendsburg/ Osterörfeld.

Nutzungsprofile



27 Ostseepark Schwentinental

Eine Adressbildung zu diesen Kompetenzen findet bisher nicht statt. Direkt an der Achse spielen große Gewerbestandorte kaum eine Rolle. Sie sind allenfalls durch Vermarktungsschilder erkennbar. Eine Ausnahme bilden die logistisch besonders attraktiven Flächen im Raum Rendsburg. Sie profitieren von der guten Erreichbarkeit, die allerdings auch immer in Kombination mit den Effekten der A7 und des Ports zu sehen ist. Insbesondere der Standort Rendsburg Port Süd besitzt durch seine direkte Lage an der Achse Chancen, auch über eine entspre-



28 Einzelhandel in den Innenstädten

chende bauliche Gestaltung, auf Kompetenzen aufmerksam zu machen. Im Kreuzungsbereich B404/B76 in Kiel besteht eine Sichtachse auf die Kieler Hörn.

EINZELHANDEL und ZENTRALE ORTE

Entlang der Achse befindet sich eine gut getaktete Abfolge von zentralen Orten unterschiedlicher Kategorien mit den oberzentralen Angeboten der Landeshauptstadt im Herzen. Die Achse übernimmt hierbei wichtige Funktionen, die attraktiven Wohn-



29 Nahversorgung

räume im Umland mit den zentralörtlichen Funktionen zu vernetzen. Erreichbarkeit ist ein wesentliches Kriterium für Zentralität. In Zeiten des wachsenden Onlinehandels ist sogar von einer noch wachsenden Funktionalität auszugehen. Damit einher gehen auch Belastungen durch den Kunden- und Lieferverkehr. Durch P+R- und B+R-Angebote sowie logistische Hubs, lassen sich gerade in den urbanen Räumen Verkehre bündeln. Prinzipiell bietet die Achse hierfür gute Rahmenbedingungen, jedoch stoßen diese gerade in Kiel auf ein achsen-

Nutzungsprofile



30 Schwebefähre Rendsburg



31 Handball

nahes Gewerbeflächendefizit, das ggf. interkommunal zu lösen ist.

Neben den Zentren befinden sich auch Fachmarktstandorte mit meist großflächigem Einzelhandel entlang der Achse. Sie suchen ganz bewusst die Nähe zum Verkehrsband und nutzen mittels visueller Werbeanlagen die mediale Wahrnehmbarkeit des Standortes. Aufgrund der rückwärtigen Erschließung besitzen - die häufig im Spannungsverhältnis zur Raumordnung - stehenden Standorte wenig Potenzial ihre Schauseiten zur Achse zu öff-

nen. Sie besitzen aber eine hohe Anziehungskraft auch für Nutzer aus den skandinavischen Nachbarländern (Shopping-Tourismus).

Die kleineren Orte entlang der Achse befinden sich häufig im Spannungsverhältnis zwischen der frequenzbringenden Wirkung für die Ortslagen und den induzierten Verkehrsbelastungen. Dementsprechend findet man sowohl sich von der Achse abschottende (u.a. Lärmschutz) rückwärtige Lagen als auch Lagen, die die Frequenzzuflüsse nutzen, um bspw. Einzelhandels- und sonstige Gewerbenut-

zungen in den Erdgeschosslagen zu etablieren, die in anderen Lagen für Gemeinden ihrer Größe nicht marktfähig wären.

KULTUR und FREIZEIT

Im Einzugsbereich der Hauptverbindungsachse befinden sich eine Reihe von kulturellen und freizeitwirtschaftlich relevanten Standorten. Besonders attraktive Clusterungen von Theatern, Museen oder auch Orten für Großveranstaltungen findet man in Lütjenburg, Rendsburg und Kiel. Die hier vorhandenen urbaneren Potenziale sind auch für den ge-

Raum B202IB203

Nutzungsprofile



32 Segeln in Kiel

samten Wirtschaftsraum wichtig. In einer Kombination mit einer attraktive Stadt-Umland-Vernetzung sind sie wichtiges Argument, um junge Fachkräfte/ Absolventen/ Studenten von den Qualitäten eines Arbeitsplatzes im Umland zu überzeugen.

Ergänzt werden die urbanen Qualitäten durch Angebote der kleineren Ortschaften. Sie stellen zudem ein attraktives Potenzial dar die Region thematisch, bspw. über Tourenpakete, zu vernetzen. Besonders hervorzuheben sind hier die zahlreichen maritimen Denkmäler in Kombination mit Einrich-



33 Selenter See

tungen des Badetourismus, die Güter in Kombination mit dem umgebenden Landschaftsraum sowie die zahlreichen Baudenkmale, die insbesondere die zahlreichen interessierten Touristen ansprechen. Nur die wenigsten der Attraktionen sind von der Achse aus direkt einsehbar. Die Beschilderung erfolgt nur durch Einzellösungen und bedient eher gezielten Suchverkehr.

GRÜNRÄUME und GEWÄSSER

Das vielleicht eindrucksvollste Potenzial der Hauptverbindungsachse sind die angrenzenden Natur-



34 Ostseestrand

räume. Dem Nutzer der Achse bietet sich ein Querschnitt von den beiden so unterschiedlichen Küstenräumen der Nord- und Ostsee über ein Binnenland, das fünf von sechs der Schleswig-Holsteinischen Naturparks präsentiert.

Die Wirkung geht dabei weit über den naturnahen Tourismus hinaus. Über die hier zu transportierenden weichen Standortfaktoren kann ein hoher Identifikationswert mit der KielRegion erzeugt werden, der wiederum bspw. dazu beiträgt Fachkräfte in der Region zu binden. In Kombination mit den

Raum B202IB203

Nutzungsprofile



35 Bellin am Selenter See

vorhandenen Branchen- und Kompetenzfeldern kann hier eine attraktive Kampagne zur Begegnung des Fachkräftemangels entwickelt werden. Die Achse ist hierbei wiederum das verbindende und verteilende Medium.

WOHNAREALE und BAUKULTUR

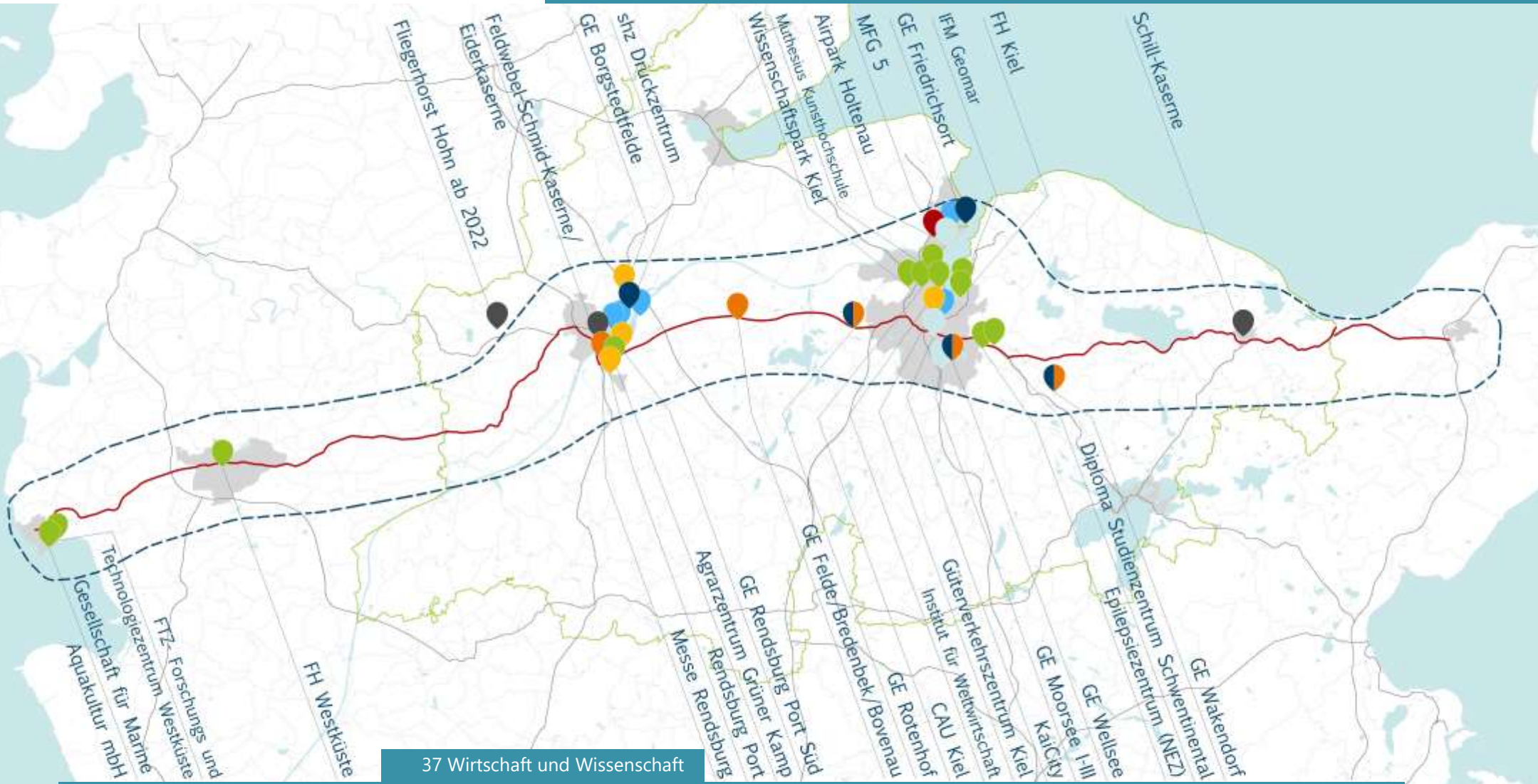
Die Wohnareale entlang der Achse sind ein Spiegelbild der Gemeindegrößen. Abgesehen von den urbaneren Räumen in Kiel und Rendsburg nimmt der Nutzer der Achse vor allem von Einfamilienhäusern geprägte Strukturen wahr, die sich zur Achse



36 Gut Helmstorf

orientieren oder auch abwenden (u.a. Lärmschutz). Sie wird hierdurch auch Sinnbild einer funktionierenden Stadt-Umland-Kooperation entlang der Achse, die zudem im Preisniveau eindeutige Vorteile bspw. gegenüber der Metropolregion Hamburg aufweist. Über baukulturell relevante Ensemble und Einzelobjekte besteht gerade im ländlichen Raum (bspw. Selent oder diverse Güter) ein weiteres identitätsstiftendes Element, das auch von der Achse aus wahrgenommen werden kann.

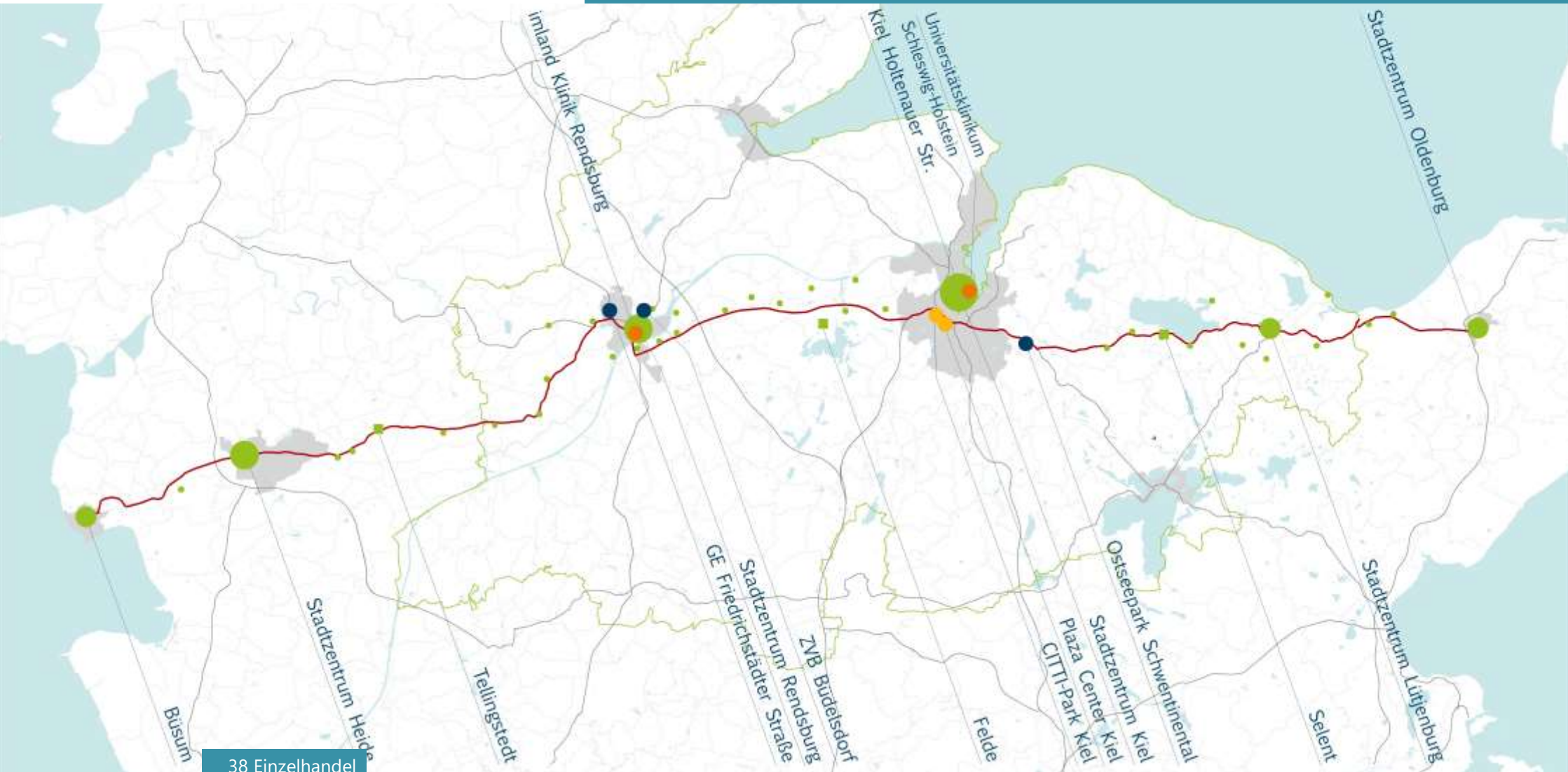
Wirtschaft und Wissenschaft



37 Wirtschaft und Wissenschaft

- | | | | | | | | |
|--|----------------------------|--|--------------------------|--|-------------|--|--------------------------------------|
| | Wissenschaft / Universität | | Logistik | | Technologie | | KielRegion |
| | Produzierendes Gewerbe | | Produzierendes Gewerbe & | | Konversion | | Hauptverbindungsachse
B202 / B203 |
| | Dienstleistungen | | Werften | | Sonstige | | Kieler Passage |

Einzelhandel



38 Einzelhandel



Oberzentrum

Mittelzentrum

Dienstleistungen



ländlicher Zentralort

Agglomerationsstandort

Einkaufszentrum



Klinik

Ortskern



KielRegion

Hauptverbindungsachse
B202 / B203

Wohnareale & Baukultur



39 Wohnareale und Baukultur



Gutshaus / Schloss



straßenzugewandte
Bebauung



KielRegion



Kieler Passage



besondere Siedlung



straßenabgewandte
Bebauung



Hauptverbindungsachse
B202 / B203

Nutzungsprofile

Kultur und Freizeit



40 Kultur und Freizeit



Freizeit / Tourismus



Museum / Kulturstätte



Sportstätte



KielRegion



Maritimes Denkmal



Strand / Badestelle



Freizeit/ Kulturstätte
Tourismus & Museum



Hauptverbindungsachse
B202 / B203

Grünräume und Gewässer



41 Grünräume und Gewässer



Naturpark



KielRegion



Landschaft



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Zwischenfazit Analyse

5

Die Analyse zeigt, dass die Hauptverbindungsachse über eine hohe Leistungsfähigkeit verfügt. Von dieser können dank der vielfältigen Verteilerfunktionen zahlreiche Kommunen innerhalb der KielRegion profitieren. Mögliche Effekte weisen eine hohe Kompatibilität zu den Zielen der Landesentwicklungsplanung auf. Entlang der Achse finden sich

Unternehmen und Ausbildungsmöglichkeiten für nahezu jede Schlüsselbranche des Landes Schleswig-Holstein. Durch vielfältige Entwicklungsflächen und –potenziale bestehen zahlreiche Entwicklungsoptionen für lokal, regional und sogar überregional wirksame Vorhaben, sowohl im Neubau als auch im Bestand.

Durch wichtige räumliche Orientierungselemente ist die Achse prinzipiell auch gut geeignet, um die Teilbereiche und damit auch die Vielfältigkeit innerhalb der Kiel Region zu präsentieren bzw. zu gliedern

Aufgrund bestehender Radwege, vorhandener

Haltstellen und einem weit vorgeschrittenen Glasfaserausbau besteht die Chance, vorhandene Qualitäten auch multimodaler zu nutzen als dies bisher der Fall ist. Die steigende Bedeutung des Radverkehrs sowie der zunehmende Einfluss der E-Mobilität unterstützen dieses.

Die hohe landschaftliche Attraktivität ist hierbei ein wichtiges Differenzierungsmerkmal zu den auto-bahngeprägten Landesentwicklungsachsen. Sie transportiert in einem hohen Maße Bilder, die zur Lebensqualität innerhalb der KielRegion passen.

Die Schnittmengen der vorhandenen Angebote zu Interessen skandinavischer Touristen bietet ebenso wie das Vorhandensein einer Grundgesamtheit an Touristen an den Bäderstandorten, die es zu binden gilt, Entwicklungschancen für die Zukunft.

Größere Infrastrukturprojekte stellen bei der Entwicklung dieser Potenziale Rahmenbedingungen, die sich sowohl positiv als auch negativ auf die Region auswirken können. Die positiven Effekte sollten nicht überschätzt werden, sondern eher als ein Bonus auf die ohnehin vorhandenen endogenen Potenziale der KielRegion betrachtet werden. Als eine der wenigen durchgängigen Ost-West-Achsen in Schleswig-Holstein von Küste zu Küste und erste

Zwischenfazit Analyse

Ost-West-Achse für Skandinavien in Deutschland kann die Hauptverbindungsachse eine wichtige Rolle zur Erschließung dieser Potenziale spielen.

Grundvoraussetzung damit dies gelingen kann, ist eine Erkennbarkeit der Achse vor Ort. Bisher existiert die Achse nur in der Planung und nicht in den Köpfen der Nutzer. Angebote entlang der Achse werden bisher eher lokal oder teilregional gedacht und sind stark am motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Eine starke Vernetzung innerhalb der gesamten KielRegion und in einigen Segmenten auch darüber hinaus (von Küste zu Küste) ist erforderlich, damit der Verkehrsträger seinen optimalen Nutzen entfalten kann.

Darüber hinaus wirken sich bspw. Gewerbestandorte direkt an den Landesentwicklungsachsen, das touristische Gewicht der Bäderstandorte an beiden Küsten oder auch die gewünschte Verlagerung von Warenströmen auf Bahntrassen im Zuge der Realisierung der festen Fehmarn-Belt-Querung konkurrierend auf die Angebote entlang der Hauptverbin-

dungsachse aus. Dies sollte auch bei der Dimensionierung von Projekten beachtet werden. Perspektivisch könnte zudem bei Realisierung der A20 eine weitere leistungsfähige Konkurrenztrasse hinzukommen.

Für das Entwicklungskonzept ergeben sich hieraus vor allem nachstehende Entwicklungsstrategien:



Erhalt, Inszenierung und Verknüpfung der vorhandenen Qualitäten entlang und durch Hilfe der Hauptverbindungsachse



Entwicklung von neuen Produkten durch Verknüpfung, die die besonderen Qualitäten der Achse besser ausnutzen



Einbettung der Qualitäten in (über-)regionale Kooperationen und Strategien



Konzentration auf konkurrenzfähige oder ergänzende Angebote zu den Hot Spots mit überschaubarem Kostenrisiko

Leitlinien

6

Realistische Einstufung von Potenzialen

Die Analyse zeigt, dass die Hauptverbindungsachse wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktionen für die KielRegion übernimmt, die in Zukunft weiter ausgebaut werden können.

Damit dies unter der Maßgabe der Effizienz und

Wirtschaftlichkeit gelingt, sind die relevanten Themenfelder und Entwicklungsstrategie allerdings genau abzugrenzen und immer vor dem Hintergrund eines tragbaren Kosten-Nutzen-Risikos zu entwickeln.

Die KielRegion selbst und auch die vorhandenen Strukturen innerhalb der KielRegion (Aktiv Regio-

nen, LTOs, Naturparke) sind wertvolle Bausteine, die das Instrument der Achse bespielen und zu einem verhältnismäßigen Ausbau der Funktionalität beitragen können.

Vor dem Hintergrund dieser strategischen Ausrichtung wurden die nachstehenden Ziele und Leitlinien für die Zukunft der Achse definiert.

LEITFRAGEN

Wie kann die Achse gestalterisch und funktional mehr als Hauptverbindungsachse sichtbar gemacht werden, damit sie mittel- bis langfristig auch von den Einwohner/ Touristen und Unternehmen als Instrument in der KielRegion wahrgenommen wird?

Wie können vorhandene Strukturen von den Vernetzungswirkungen der Hauptverbindungsachse profitieren?

Wie kann durch verkehrliche und angebotsseitige Vernetzung ein Mehrwert für vorhandene Anbieter entstehen?

Wie kann auf vorhandene Strukturen aufgebaut und ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis gewahrt bleiben?

Auf Basis der Analysen sowie als Ergebnis der Beteiligung auf kommunaler und regionaler Ebene, lassen sich folgende Leitlinien und Handlungsfelder zur Entwicklung von Potenzialen ableiten:

- Achse als Vernetzungsinstrument der KielRegion durch Beschilderung und Lenkung sichtbar machen
- Sichtbarkeit der Potenziale entlang der Achse erhöhen
- Verbindungsfunktionen multimodaler und kraftstoffunabhängiger (vor-)denken
- Zusatznutzen durch Vernetzung vorhandener touristischer Potenziale
- Gewerbeflächen entsprechend ihrer Achsenlage profilieren
- Kommunale Projekte mit Achsenbezug vorantreiben und in gemeinsame Strategien integrieren
- Vorhandene Kooperationsstrukturen nutzen und ausbauen
- Ausgewogene Kosten-Nutzen-Strukturen beachten

Leitziele

Sichtbarkeit der Potenziale entlang der Achse erhöhen



42 Beispiel für eine Achsenbeschilderung

Damit die Achse ihre Potenziale entfalten kann, muss man sie als solche überhaupt erstmal erkennen. Die einzige - und im Bereich Rendsburg nicht einmal eindeutige - Definition befindet sich in einer Beikarte zum Landesentwicklungsplan. Es gibt keine Historie, die allermeisten Nutzer frequentieren nur Teilabschnitte und die Beschilderung besteht aus unterschiedlichen Bundesstraßen oder Autobahnen bzw. diversen Radrouten. Damit die Achse ihre Vernetzungsfunktionen besser entfalten kann, sollte die Orientierung der Nutzer mehr im Mittelpunkt stehen. Hierbei kann nicht in die Beschilderung



43 Beispiel für eine Achsenbeschilderung

nach Straßenverkehrsordnung eingegriffen werden, jedoch durch ergänzende Angebote die Orientierung erleichtert werden.

Typische Beispiele sind ein eigener Name oder Logo autark, als Zusatz oder Anhang auf Straßenverkehrsschildern und Radwegweisern. Diese könnten durch eine App unterstützt werden.

Ein Teil der, vor allem für den Tourismus relevanten Attraktivität besteht in der Verbindung von Ost- und Nordseeküste. Da beide Enden der Route aller-



44 Touristische Unterrichtungstafel

dings nicht Teil der KielRegion sind, empfiehlt es sich, nicht zu sehr auf ein regionales Corporate Design abzielen bzw. eine Beschilderung in Abstimmung mit den Nachbarkreisen zu entwickeln.

Durch die im folgenden dargestellten Optionen für Tourenpakete, die an vorhandenen Leistungen ansetzen, wird der Routengedanke mit Funktionalität aufgeladen. Es wird allerdings auch schlichtweg Zeit brauchen, bis die Route sich in den Köpfen der Nutzer etabliert.

Leitziele

Achse als Vernetzungsinstrument in der KielRegion sichtbar machen



45 Hauptachse der B 202/ B203



46 Route 66 als Achse durch die USA

Ein wesentliches Potenzial der Achse ist es, dass sie querschnittsartig durch die KielRegion verläuft. Durch diese Lagequalität ist sie prinzipiell gut geeignet, um die Qualitäten der KielRegion und ihrer Teilbereiche sichtbar und bspw. Touristen oder Geschäftsreisende neugierig zu machen und dazu einzuladen näher hinzuschauen.

Es muss aber festgehalten werden, dass diese Qualitäten nur selten in unmittelbarer Achsennähe sichtbar werden. Daher wird ein Mix an Instrumenten erforderlich sein, um diese zu transportieren. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurden folgende Sequenzen, die sich an den besonderen Talenten der Kreise orientieren, identifiziert:

Rendsburg-Eckernförde: Der hochattraktive Logistikstandort mit einer langen Industriekultur gepaart mit hoher Lebensqualität in einem reizvollen Landschaftsraum

Kiel: Die Sailing-City mit den Qualitäten der Landeshaupt- und Wissensstadt

Plön: Kompetenz in Tourismus, Naherholung und Gesundheit eingebettet in einem naturnahen Landschaftsraum

Leitlinien

Sichtbarkeit der Potenziale entlang der Achse erhöhen



Naturpark



Wissenschaft



Schifffahrt & Logistik



Freizeit & Erholung



Industriekultur



Segeln



Natur- & Seenlandschaft



Kompetenz Cube außerhalb



Kompetenz Cube



Info Cube



KielRegion



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Aktuell dient die Achse im Wesentlichen dem Kfz- und Lkw-Verkehr als Verkehrsträger. Diese Funktion gilt es zu sichern. Die Analyse hat gezeigt, dass hierfür weniger Verkehrsprojekte auf der Hauptverbindungsachse und vielmehr wichtige Zubringerfunktionen (insbesondere Rader Hochbrücke und zweite Kanalröhre des Rendsburger Kanaltunnels) zu sichern sind. Darüber hinaus befindet sich der motorisierte Individualverkehr in einer Zeit des Umbruchs. Im Spannungsfeld von Effizienz und Schad-

gangspunkt bekannt) eine Weiterentwicklung angestrebt werden. Zu den möglichen Pilotprojekten gehören bspw. eine Teststrecke für LKW an elektrifizierten Überlandleitungen, Wasserstofftankstellen oder multifunktionale Ladestationen für E-Bikes, Pedelecs, E-Autos aber auch Teststrecken für autonomes Fahren.

Weiterhin zeigt die Analyse, dass die Achse Potenziale besitzt, multimodaler genutzt zu werden, als dies heute der Fall ist. So führt bereits heute ein

zu vernetzen. Über die zahlreichen Bus-Haltestellen entlang der Achse können Teilabschnitte auch mit dem ÖPNV bewältigt werden.

Die heute nur in Teilabschnitten attraktive ÖPNV-Verbindung wird mangels Nachfrage auch künftig nicht attraktiv von Küste zu Küste vorgehalten werden können. Aber für Teilabschnitte gilt es das Angebot gemäß der im Masterplan Mobilität vorgeschlagenen Maßnahmen zu sichern und aufzuwerten. Die Achse kann gerade durch die zahlreichen Haltestellen in Kombination mit P+R- sowie B+R-Möglichkeiten Umsteigefunktionen verbessern. Weiterhin sollten neben den klassischen Verkehrsträgern, der im Zeitalter der Digitalisierung immer wichtiger werdende „Datenhighway“, nicht aus den Augen verloren werden. Fast entlang der kompletten Achse ist Glasfaserinfrastruktur vorhanden bzw. kann mit überschaubaren Mitteln verfügbar gemacht werden. In Kombination mit einem leistungsfähigen Mobilfunknetz und zu entwickelnden Apps, entstehen hierdurch Optionen der mehrsprachigen Information und Lenkung.

Verbindungsfunktionen multimodaler und kraftstoffunabhängiger (vor-)denken

stoffreduzierungen gewinnen andere Kraftstoffarten an Bedeutung. Die Hauptverbindungsachse eröffnet in Kombination mit den Hochschulen insbesondere in Kiel und den in der Logistikinitiative Schleswig-Holstein vernetzten Unternehmen Potenziale, um auf neue Anforderungen zu reagieren. Hierbei sollte behutsam und nur unter Mitwirkung von geeigneten Projektpartnern (aktuell kein Aus-

ausreichend breiter Radweg entlang weiter Teile der Achse. In Kiel und entlang der A210 bestehen Optionen durch andere regionale und überregionale Routen das Netz zu ergänzen oder im Bereich des Nord-Ostsee-Kanals eine Fahrradtour mit einer Paddeltour auf dem Nord-Ostsee-Kanals zu kombinieren. Über die Route als Verbindungsscharnier besteht die Möglichkeit bis weit in die KielRegion

Leitlinien

Verbindungsfunktionen multimodaler und kraftstoffunabhängiger (vor-)denken



48 Kompetenzen und Institutionen entlang der Achse



Naturpark



Wissenschaft



Schifffahrt



Freizeit & Erholung



Kompetenz Cube



Kompetenz Cube außerhalb der KielRegion



Schlei-Eider-Elbe-Wanderweg



Nord-Ostsee-Wanderweg



Europäischer Wanderweg E1 / E6



z.T. abgedeckt durch Kieler Velorouten



Radwege entlang der Achse



Ochsenweg



Ostseeküstenradwanderweg



Nord-Ostsee-Kanal



Kielregion



Hauptverbindungsachse B202 / B203

Mit rund 7 Milliarden Bruttoumsatz im Jahr (vgl. Tourismusstrategie) gehört der Tourismus in Schleswig-Holstein traditionell zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren im Land. Durch den Küstentourismus an den Enden der Achse und die Landeshauptstadt im Kern besteht ein Grundpotenzial an Gästen in der Region, dass es durch bspw. Aufenthaltsverlängerungen und die Vermittlung von alternativen Angeboten auszuschöpfen,

ergänzende Koordinierungsaufgaben erforderlich werden, könnten diese auch über die KielRegion geleistet werden.

Zusatznutzen durch Vernetzung vorhandener touristischer Potenziale

zu binden und zur Wiederkehr zu animieren gilt. Die Hauptverbindungsachse kann hierbei wichtige Vernetzungsfunktionen in Form von Routen übernehmen, die auch das Binnenland vom Tourismus profitieren lassen. Dabei kann im Sinne eines vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnisses auf die gut ausgebauten Angebote und Organisationsstrukturen zurückgegriffen werden. Sollten darüber hinaus

Die Achse selbst ist durch ihren in weiten Teilen landschaftlichen Verlauf gut geeignet, um die Attribute des Landes zu transportieren und bietet mit den Talenten der Teilbereiche eine Vielzahl an unterschiedlichen Erlebnissräumen. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurden folgende Themenfelder entlang der Achse als aussichtsreich identifiziert, um Angebote zu vernetzen:

Die Achse als Route: Entschleunigt von Küste zu Küste, z.B. auf dem E-Bike

Die Güter-Tour: Inspiriert von den englischen Garden-Routes werden die zahlreichen Gutshäuser, agrotouristische Angebote und auch regionale Produkte verknüpft

Die Naturparke-Tour: Die zusammen mit den Küsten einen Querschnitt durch nahezu alle naturnahen Landschaften des Nordens ermöglichen

Die maritime Kulturroute: Eine Vernetzung der zahlreichen, unterschiedlichen Museen, der Baukultur in Kiel, der maritimen Denkmäler bis hin zur Industriekultur im Raum Rendsburg

Leitlinien

Zusatznutzen durch Vernetzung vorhandener touristischer Potenziale



49 vorhandene touristische Potenziale



Naturpark



Gutsanlage



Kunst und Kultur



Maritime Kultur



Gutsanlage außerhalb der KielRegion



Kunst und Kultur außerhalb der KielRegion



Maritime Kultur außerhalb der KielRegion



KielRegion



Hauptverbindungsachse B202 B203

Unter dem Blickwinkel der gewerblichen Entwicklung greifen die bisherigen strategischen Ziele aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II. Die Potenziale der Achse müssen entsprechend ihrer landesplanerischen Funktion als

Entwicklung der A21 entsteht ein zusätzlicher Impuls, der allerdings aufgrund der Verkehrsströme und wirtschaftlichen Verflechtungen nicht gleichwertig zu den Achsen A1 und A7 zu bewerten ist. Die zu erwartenden Verkehrsströme der FFBQ wer-

Gewerbeflächen entsprechend ihrer Achsenlage profilieren

Hauptverbindungsachse deutlich reduziert zu den Funktionen der Landesverbindungsachsen gesehen werden. Dies hat auch Auswirkungen auf die attraktiven Gewerbestandorte in der KielRegion. Die Funktion ergibt sich hierbei weniger aus der Nähe zur Hauptverbindungsachse, als aus der Lage zu den Landesverbindungsachsen und den Sonderfunktionen der Landeshauptstadt Kiel. Durch die

den an diesem Bedeutungsgerüst wenig verändern (in Teilen entsteht sogar Konkurrenz).

Vor dem Hintergrund dieser Standortvoraussetzungen lassen sich den Teilräumen folgende, präferierten Typologien zuordnen. Eine darüber hinaus gehende Clusterung der Branchen ist nicht zu empfehlen:

Rendsburg: Herausragender Logistikstandort in der KielRegion mit Anschluss zum Port und Anschluss an die A7 sowie zahlreiche Standorte für lokale und regionale Unternehmen

Übriger Kreis Rendsburg-Eckernförde: Standorte für klassisches Gewerbe mit lokalem und regionalem Bezug

Kiel: Standort für wissensintensive/ technologieorientierte Unternehmen, Büro- und Dienstleistungsstandort, logistische Funktionen insbesondere im Kontext der Wasserlagen, klassisches Gewerbe mit lokalem, regionalem und überregionalem Bezug

Kreis Plön: Standort für klassisches Gewerbe mit lokalem und regionalem Bezug

Leilinen

Gewerbeflächen entsprechend ihrer Achsenlage profilieren



50 Gewerbeflächen entlang der Achse



Top-Gewerbegebiete



Gewerbegebiete



Traditionelle Wirtschaft



Logistik



Schifffahrt



Wissenschaft



Service und Dienstleistung



Technologie



KielRegion



Hauptverbindungsachse B202 B203

Kommunale Projekte mit Achsenbezug vorantreiben und in gemeinsame Strategien integrieren

Kommunale Projekte besitzen je nach Größe nur eine begrenzte Wirkung, um die Potenziale der Hauptverbindungsachse zu beeinflussen. Ebenso wie bspw. der Einzelhandel an einer Hauptgeschäftsstraße, sind die begleitenden Nutzungen die frequenzerzeugenden Faktoren an der Bundesstraße.

Im Rahmen der Beteiligung der achsennahen Kommunen wurde daher themenfeldübergreifend nach Projekten gesucht, die sich in eine der Strategien rund um die Achse integrieren lassen. Diese wurden im Anschluss zusammen mit Akteuren aus der Region geclustert und hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Potentialanalyse gefiltert.

Die wesentlichen Kriterien hierbei: waren

- **Kompatibilität** zu den Leitlinien der Hauptverbindungsachse als Einzelprojekt oder mit anderen Projekten in einem Gesamtpaket
- **Differenzierungspotenzial** aufgrund von Projektgröße und Abweichung vom Standard, um die KielRegion weiter zu profilieren
- **Realisierungschancen** bei aktueller Kosten-Nutzen-Lage

Die nachstehende Matrix gibt einen Überblick über die Vielzahl der strategiekonformen Projekte. Im Zuge der Umsetzung sollte der regionale Nutzen auf kommunaler und teilregionaler Ebene mit beachtet werden (u.a. Vermarktung). Im Gegenzug sollte die KielRegion den passenden Projekten ein entsprechendes Gewicht verleihen (z.B. im Rahmen der Fördermittelbeantragung). In diesem Zusammenhang sollte allerdings beachtet werden, dass viele der Projekte durch private Investoren zu realisieren sind (vgl. Matrix).

Überblick über strategiekonforme Projekte



51 Strategiekonforme Projekt-Matrix

Überblick über strategiekonforme Projekte



52 Strategiekonforme Projekt-Matrix

Die Regionalmarke Eifel steht für nachhaltiges Wirtschaften in den Bereichen:

Eifel als: Arbeitgeber <ul style="list-style-type: none">■ Moderne Unternehmen■ Zukunftsorientiertes Personalmanagement	Eifel als: Gastgeber <ul style="list-style-type: none">■ Gelebte Gastlichkeit■ Regionale Speisen und Getränke	Eifel als: Produzent <ul style="list-style-type: none">■ Regionale Produkte■ Qualität aus Land-, Forstwirtschaft und Handwerk
---	---	---

53 Auszug aus dem Funktionskatalog der Regionalmarke Eifel

Vorhandene Kooperationsstrukturen nutzen und ausbauen

Zu nahezu allen Nutzungsprofilen existieren in der Region passende Organisationsstrukturen mit unterschiedlichem Formalisierungsgrad. Dies reicht von Arbeitsgruppen, die sich aus dem Masterplan Mobilität oder dem regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzept verstetigt haben, ehrenamtlichen Vereinen, die sich um die Entwicklung der Na-

turparke kümmern, über mehreren Aktiv Regionen oder Lokalen Tourismus Organisationen (LTO) bis hin zur KielRegion, die den größten Bereich der Achse abdeckt.

Hierin besteht ein großes Potenzial für die Regionalisierung, da Projekte auf lokaler oder teilregionaler Ebene entwickelt und im regionalen Kontext

vernetzt werden können. Die lokalen Organisationen allein wären mit diesen Aufgaben überfordert, jedoch kann die KielRegion, je nach Themenfeld in unterschiedlicher Intensität, hier ergänzende Leistungen übernehmen. Für die Umsetzung würde die Hauptverbindungsachse wiederum das zentrale Vernetzungsinstrument darstellen.

Beispiele wie die Regionalmarke Eifel zeigen, dass Naturparke sogar der Ausgangspunkt für regionale Kooperationen sein können, oder dass die Region wichtige Schnittstellenfunktionen zur Fachkräftevermittlung übernimmt. Da liegt es nahe, den ohnehin schon vorhandenen Funktionskatalog der KielRegion kontinuierlich um weitere Ergänzungsoptionen zu überprüfen.

Im Rahmen der Potenzialanalyse konnten die folgenden Funktionen als besonders relevant identifiziert werden, um aufbauend auf vorhandenen Strukturen einen höheren Kooperationsgrad zu erzielen. Dabei sollte die Darstellung nicht als abschließend betrachtet und mit wachsenden Aufgaben der Kooperation stets auf neue Themenfelder hin überprüft werden.

Kooperationsstrukturen zur Weiterentwicklung der Achsenfunktionen und Sonderrolle der KielRegion



Ausgewogene Kosten-Nutzen-Strukturen beachten

Die Potenzialanalyse hat gezeigt, dass die Effekte der Hauptverbindungsachse nicht überschätzt werden dürfen.

Im Sinne aller Beteiligten und auch in Abwägung zu anderen Großprojekten in der KielRegion und auch im Land sollte im Falle einer Umsetzung von Projekten und Projektteilen stets auch ein ausgewoge-

nen Kosten-Nutzen-Verhältnis geachtet werden. Als wichtige Elemente zur Zielerreichung können folgende Strategien empfohlen werden:

- Ausnutzung vorhandener Kooperationsstrukturen, ggf. auch kleinere Zwischenschritte gehen
- Initialisierung von Vernetzung auf Basis vor-

handener Projekte

- Wechselwirkung zu vorhandenen kommunalen Projekten nutzen
- „Testballons“ für Projekte nutzen, die entlang der gesamten Achse wirken sollen
- Privatwirtschaftliche Kooperationspartner suchen (bspw. als Werbepartner einer App)
- Multifunktionalisierung von Infrastrukturen (bspw. Kombination Ladestationen, WLAN-HotSpot, Fahrradstation, Beschilderung...)



Impulsprojekte

7

In Abstimmung mit der Projektgruppe wurden vier Impulsprojekte ausgewählt, die der vorgeschlagenen Strategie entsprechen und geeignet scheinen, die Kooperation in der KielRegion unter Nutzung der Hauptverbindungsachse als Instrument wachsen zu lassen.

Diese potenziellen Impulsprojekte wurden mit

Schlüsselpersonen zu den jeweiligen Themenfeldern aus der Region, den Kreisen und vom Land vertiefend diskutiert.

Im Mittelpunkt standen die Fragen:

- Wie kann eine Umsetzung unter Wahrung des gewollten Kosten-Nutzen-Verhältnisses erfolgen?

- Was wären wesentliche Projektinhalte und die nächsten Schritte?
- Wie ist der Finanzierungsbedarf einzustufen, stehen ggf. Fördermittel zur Verfügung?
- Welche Akteure spielen für die Umsetzung eine zentrale Rolle?

Die Ergebnisse sind nachstehend gebündelt.



Schlüsselprojekt **Naturparke**

Best-Practice



55 Botanischer Garten Kiel



56 Qualitätsoffensive Naturparke



57 Nationalpark Eifel

- Ziel: nachhaltigen Tourismus fördern
- Einbindung des Botanischen Gartens/ der CAU bei der modernen Vermittlung von Qualitäten des Naturraums
 - Strahlenförmige Vernetzung von der Achse in die Region durch qualifizierte Rad- und Wanderwege
 - Systematische Umsetzung und Entwicklung von vielen bereits vorhandenen Kleinprojekten auf lokaler Ebene

Projektnutzen

- Naturparke als Inkubator für eine touristische Kooperation auf Ebene der KielRegion nutzen
- Vorhandene Qualitäten nutzen/ Naturtourismus und Image fördern
- Physische Vernetzung und Marketing der Potenziale verbessern/ professionalisieren
- Potenzieller Ausgangspunkt für viele kleinteilige Projekte auf lokaler Ebene

Bausteine

- Schaffung einer zentralen Stelle zur Unterstützung des Ehrenamtes , denkbar bspw. unter dem Dach der KielRegion nach dem Vorbild der Regionalmarke Eifel
- Auflösung der heutigen Grenzen und Entwicklung im regionalen Kontext
- Professionalisierung des Marketings durch Beschilderung an der Achse, digitale Infopoints und zugkräftige Imagekampagne.

Akteure

KielRegion (Koordination), Naturparke, CAU (Botanischer Garten)

Förderung/ Finanzierung

Förderung von Naturparken (300.000€ Förderung in 2018, Ziel: Verdopplung in 2019)



Schlüsselprojekt **Talentwegweiser**

Best-Practice



58 Opencampus Schleswig-Holstein



59 Jobbus Schleswig-Holstein

- Überprüfung der Vernetzungsmöglichkeiten am geplanten Schaufenster der Wissenschaft in Kiel (bspw. Wissenschaft + Wirtschaft mit regionalem Ansatz mit Möglichkeiten zum Sponsoring)
- Nachgelagert Imagekampagne an der Achse mit dem Ziel Kompetenzen zu zeigen und Fachkräfte zu binden
- Überprüfung eines spezialisierten Co-Working-Spaces an der Achse für logistisch orientierte Gründer

Projektnutzen

- Optimierung der Vernetzung von Talenten und Schlüsselbranchen (Unternehmen) entlang der Achse
- Transparenz und Sichtbarkeit der Kompetenzen in der KielRegion fördern
- Fachkräfte binden
- Vorhandene Instrumente/ Stellen unterstützen und Schnittstellenmanagement verbessern

Bausteine

- Erstellung eines Portals, das Unternehmen der Region inkl. Schlüsselkompetenzen darstellt
- Professionelle Vermarktung des Tools und Schnittstellenmanagement zum Beratungsnetzwerk Fachkräftesicherung, Opencampus, Plattformen wie stujo, Angeboten der BA...
- Erweiterung des Jobbus-Angebotes auch auf alle Schlüsselbranchen (bisher nur IT)

Akteure

KielRegion (Koordination), Wirtschaftsförderungen, Beratungsnetzwerk Fachkräftesicherung, Opencampus, Wissenschaftszentrum, Hochschulen der Region, CAU (Schaufenster der Wissenschaft), BA

Förderung/ Finanzierung

ESF (2.3), Landesprogramm Arbeit, Sponsoring durch Unternehmen der KielRegion

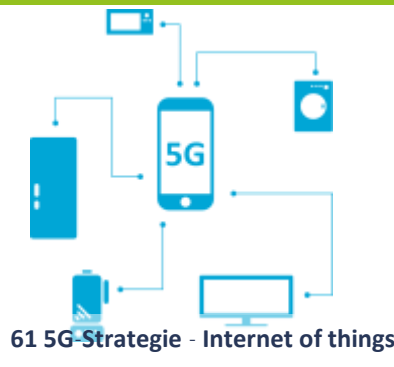


Schlüsselprojekt digitale Vernetzung

Best-Practice



60 WiFi-Hub in New York



61 5G-Strategie - Internet of things



62 5G-Strategie—Internet of things

Projektnutzen

- Vernetzungsfunktion der Achse wird digital gedacht (neue Ebene)
- Mehrfachfunktionen zur Beförderung anderer Projekte in der KielRegion, bspw. Push+Pull-Funktionen (Verweildauer erhöhen), touristische Lenkung, Erfassung von Bewegungsdaten, Hinweise auf Gefahrenstellen, Parkplatzlenkung...
- Teil einer Marke: smarte Bundesstraße

Bausteine

- Umsetzung einer an ein sensibles Kosten-Nutzen-Potenzial angepassten Strategie
- WLAN-Hot Spots an ausgewählten POIs für den ruhenden Verkehr (bspw. Selenter See oder Höhe Weißenhäuser Strand)
- Testläufe an 1 bis 2 Standorten. Hierbei Beachtung der Lage der Access-Points als Auswahlkriterium
- Entwicklung einer APP für die KielRegion und

Akteure

KielRegion, Wirtschaftsförderungen, Dataport (Rechtsicherheit im Betrieb)

Förderung/ Finanzierung

WiFi4EU als Anreizpunkt zum Glasfaserausbau, Sponsoring durch Sekundärnutzen für die Privatwirtschaft (Gastgewerbe, regionale Produkte...), verbleibendes Delta durch Region

Ausbau des Glasfasernetzes in Kombination mit dem 5G-Standard im Mobilfunknetz als Grundvoraussetzung für das Internet of things und als Basis für den Datenverkehr on the road sowie etwaige Modellprojekte (elektrifizierte Oberlandleitungen, autonomes Fahren...)

- Beachtung von rechtlichen Implikationen beim Betrieb (Provider-Haftung)



Schlüsselprojekt **Tourenbildung**

Best-Practice



63 Yeo Valley Organic Garden, Bristol (UK)



64 Labelingbeispiel



65 Schloss Kletkamp, stellv. für die Güter

Projektnutzen

- Verstärkung der regionalen Kooperation durch Tourenentwicklung
- Vorhandene touristische Qualitäten nutzen und zusätzlich vermarkten
- Verbesserung der Vernetzung unter den Standorten
- Entwicklung neuer Produkte ohne in Infrastruktur zu investieren (bspw. von Küste zu Küste)

Bausteine

- Schaffung einer zentralen Stelle zur Koordination und Entwicklung von Angeboten als Bindeglied zwischen LTOs, und TASH
- Entwicklung von Tourenpaketen und Ausnutzung der vorhandenen Potenziale. Ansatzpunkte:
 - Güter, Naturparke, regionale Produkte, Bier (Erfolgsbeispiel Garden Routes)
 - Maritime Baukultur, Badetourismus, Wi-

Akteure

KielRegion (Koordination), LTOs, Kommunen

Förderung/ Finanzierung

Landesprogramm Wirtschaft, Förderung nichtinvestiver touristischer Projekte sowie nichtinvestiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes (Marketing), Sponsoring, Beitrag der Teilregionen

- kinger, Friesen
- Radwandern von Küste zu Küste
-
- Labeling der Route und abgestimmte Beschilderung auf der gesamten Achse
- Weiterentwicklung der erforderlichen Basisinfrastruktur (Beschilderung, Wegevernetzung, mehrsprachige APP...)
- Gezielte Weiterentwicklung und Unterstützung kommunaler Kleinprojekte im Sinne der Gesamtstrategie

Die Potenzialanalyse zeigt deutlich, dass die Hauptverbindungsachse B202 I B203 in vielerlei Hinsicht wichtige Vernetzungsfunktionen innerhalb der Kiel-Region und auch darüber hinaus übernimmt. Sie ist ein zentrales Element der Raumbildung und wichtiges Instrument, damit Synergien in ganz unterschiedlichen Themenfeldern genutzt werden

muss sie durch Beschilderungen und andere Medien wahrnehmbar werden. Ein entsprechendes Labeling ist die Voraussetzung, die es anzustreben gilt. Darüber hinaus ist künftig zu beachten, dass die ökonomischen Potenziale der Achse vielfach nicht durch eine Bespielung der Verkehrsstrasse an sich entstehen, sondern durch eine

mit in die Entwicklung einbeziehen. Für nahezu jedes identifizierte Themenfeld existieren kommunale und regionale Strukturen, um die Kooperation zu vertiefen. Die KielRegion GmbH sollte noch stärker als in der Vergangenheit als Koordinator dieser Entwicklungen auftreten und wichtige Vernetzungsfunktionen

Ausblick

8

können. Die Aufrechterhaltung und Entwicklung dieser Vernetzungsfunktionen sollte daher auch in Zukunft ein zentrales Ziel der Landesplanung sein. Hierbei ist nicht nur die Achse selbst, sondern auch wichtige Zubringer, wie die Rader Hochbrücke oder der Rendsburger Kanaltunnel von Bedeutung. Damit die Achse ihre Potenziale voll entfalten kann,

bessere Kombination der endogen, vorhandenen Potenziale entlang der Achse. Die künftige Entwicklungsstrategie zu diesen Potenzialen wird beschrieben. Sie sollte behutsam und immer unter dem Blickwinkel eines ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses angegangen werden. Weiterhin sollte sie vorhandene Strukturen

übernehmen, die auf kommunaler und teilregionaler Ebene nicht vorgehalten werden können. Von den Synergien profitiert am Ende die gesamte Kiel-Region. Gerade die Impulsprojekte „Kooperation der Naturparke“ und „Entwicklung von Tourenpaketen“ besitzen das Potenzial, zeitnah wichtige Impulse für vertiefende Kooperationen zu setzen.

Quellenverzeichnis

- Bundesagentur für Arbeit 2017: Sonderauswertungen der Beschäftigten- und Pendlerstatistik
- Deutsche Zentrale für Tourismus 2017 e.V.: Marktinformation Incoming-Tourismus Deutschland für Dänemark, Norwegen und Schweden
- dwif-Consulting GmbH 2014: Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025
- Ernst Basler + Partner GmbH + Regionomica GmbH 2016: Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2010: Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein 2016: Landesentwicklungsstrategie 2030
- Planersocietät, Gertz Gutsche Rümenapp, urbanus GbR 2017: Masterplan Mobilität KielRegion
- Statistics Denmark 2017: Statistische Daten zu Bevölkerung und Beschäftigung in der Grenzregion
- Statistik Nord 2018: Statistische Daten zum Bevölkerungsstand
- TENTacle Project Partners 2017: Fehmarnbelt Fixed Link: Modal Split Drivers
- Als Basis für die Einstufung der Potenziale, der Nutzungsprofile, des aktuellen Handlungsbedarfs sowie zur Bewertung der kommunalen/ teilregionalen Projekte hinsichtlich ihrer Achsenrelevanz ausgewertet. Wir danken den Kreisen, Kommunen und Ämtern für die Bereitstellung!

Bildnachweis

- CIMA Beratung und Management GmbH: Titel, Einleitung, 1,2,4,5,6,7,8,9,10,11,12, 13, 22 (Datengrundlage: World Travel Monitor 2015, IPK International), 23, Raum B202 | B203, 24, 27, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 (Datengrundlage: Philosophie der Regionalmarke Eifel <https://www.regionalmarke-eifel.de/>), 54
- KielRegion GmbH: Logo, 20, 58
- Kreis Rendsburg– Eckernförde: Wappen
- Kreis Plön: Wappen
- Landeshauptstadt Kiel: Wappen
- Kartengrundlagen: GeoBasis-DE / BKG 2017

Sonstige Dritte:

- 3: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein Rahmenbedingungen: Pixabay: „[konzeptmann-papiere-person-planen](#)“ von Pexels. Lizenz: [CC0](#) ■ 14: Unsplash: „[Gotthard Pass, Switzerland](#)“ von Ricardo Gomez Angel. Lizenz: [free](#) ■ 15: Pixabay: „[öresundbrücke-sattelzug](#)“ von hpgruesen. Lizenz: [CC0](#) ■ 16: Pixabay: „[baustelle-autobahn-](#)

[erneuerung](#)“ von MonikaP. Lizenz: [CC0](#) ■ 17, 18, 19: Masterplan Mobilität ■ 20: KielRegion 2018 ■ 21: boy | Strategie und Kommunikation GmbH in der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025 ■ 25: Pexels.com: „Two Person Shaking Each Others Hands“ von rawpixel.com. Lizenz: [CC0](#) > 26: Jürgen Haacks / Uni Kiel ■ 28: Pixabay: „[pedestrian-zone](#)“ von Joergelman. Lizenz: [CC0](#) ■ 29: Pixabay: „[markt](#)“ von reggio5. Lizenz: [CC0](#) ■ 30: Pixabay: „[Hochbrücke Rendsburg](#)“ von hpgruesen. Lizenz: [CC0](#) ■ 31: Pixabay: „[ball-handball-ausbildung-ziel](#)“ von JeppeSmedNielsen. Lizenz: [CC0](#) ■ 32: Lh Kiel / Barbara Westendorf ■ 34: Pixabay: „[strandkorb-see-strand-meer](#)“ von tommydebris. Lizenz: [CC0](#) ■ 43: deutschsprachige Wiki Voyage: „[Hinweisschilder Romantische Straße, Alpenstraße](#)“ von Bbb. Lizenz: [CC BY-SA 3.0](#) ■ 44: deutschsprachige Wikipedia: „[Touristische Unterrichtungstafel als Erinnerung an die deutsche Teilung](#)“ von Doris Antony. Lizenz: [CC BY-SA 3.0](#) ■ 46: Pixabay: „[route-66-autobahn-wüste-reisen](#)“ von SueLowe. Lizenz: [CC0](#) ■ 55: deutschsprachige Wikipedia: „[Der Eingangsbereich des Botanischen Gartens Kiel](#)“ von Genet. Lizenz: [CC BY-SA 3.0](#) ■ 56: Verband Deutscher Naturparke e.V.: [\[naturparke.html\]\(#\) ■ 57: deutschsprachige Wikipedia: „\[Logo des Nationalparks Eifel\]\(#\)“ von Nationalparkfortsamt Eifel im Landesbetrieb Wald und Holz NRW. Lizenz: \[Gemeinfrei\]\(#\) ■ 59: Christian-Albrechts-Universität zu Kiel: „\[JOBBUS\]\(#\)“ von JOBBUS. \[Lizenz\]\(#\) ■ 60: Englischsprachige Wikipedia: „\[Looking northeast at aoon to work LinkNYC station\]\(#\)“ von Jim.henderson. Lizenz: \[CCBY 3.0\]\(#\) ■ 61: Pixabay: „\[Smartphone-technik-haushaltsgeräte\]\(#\)“ von PhotographerMan. Lizenz: \[CC0\]\(#\) ■ 62: Pixabay: „\[smart-home-haus-technik-multimedia\]\(#\)“ von geralt. Lizenz: \[CC0\]\(#\) ■ 63: Englischsprachige Wikipedia: „\[Yeo Valley Headquarters in Blagdon\]\(#\)“ von Rodw. Lizenz: \[CC BY-SA 3.0\]\(#\) ■ 64: deutschsprachige Wikipedia: „\[Logo\]\(#\)“ von Bier-und Burgenstraßen e.V. Lizenz: \[CC BY-SA 3.0\]\(#\) ■ 65: von Gästes Schloss Kletkamp mit Erlaubnis vom Gästes Schloss Kletkamp](https://www.naturparke.de/aufgabenziele/management/qualitaetsoffensive-</p></div><div data-bbox=)

Kontakt für Rückfragen

Maria Franke

Regionalmanagement

KielRegion GmbH

Neufeldtstraße 6, 24118 Kiel, Wissenschaftspark Kiel

Tel.: 0431 - 53 03 55 10

E-Mail: m.franke@kielregion.de

Web: www.kielregion.de

Bearbeitung/ Gestaltung

Cima Beratung + Management GmbH

Martin Hellriegel, Maximilian Burger, Uwe Mantik

Glashüttenweg 34, 23568 Lübeck

Internet: www.cima.de

Telefon: 0451 389 68 21

E-Mail: hellriegel@cima.de

Web: www.cima.de

KielRegion



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2018/570-001	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Datum: 06.08.2018	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen im Regionalverkehr: Angebotsstandards und Qualität		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung erfolgt nach Beratung im Ausschuss.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

Entfällt.

2. Sachverhalt:

Im Vorfeld der Vergabe der Verkehrsleistung ist es notwendig, die geforderten Mindeststandards und Qualitäten, die an den Regionalverkehr gestellt werden sollen, in die Vorabbekanntmachung der Vergabe aufzunehmen. Wie diesbezüglich in der Vorlage VO/2018/570 dargestellt ist vorgesehen, diese Anforderungen im 1. Quartal 2019 zu veröffentlichen.

Grundsätzlich sind in der Vorabbekanntmachung der **Angebotsumfang** (Linien, Takte, Fahrpläne), sowie die weiteren **Angebotsstandards** (z.B. Fahrzeuge, Personal) zu beschreiben.

Die Beschreibung des **Angebotsumfanges** soll sich maßgeblich aus dem momentan noch in Bearbeitung befindlichen ÖPNV-Konzept ergeben. Die Diskussion und der Beschluss zum eigentlichen Angebotsumfang sind daher für die Sitzungen im Oktober / November vorgesehen, sobald die Planungen der Gutachter des ÖPNV-Konzeptes feststehen.

Unabhängig von der Beschreibung des Angebotsumfangs besteht die Möglichkeit, bereits Festlegungen zu den weiteren **Angebotsstandards** und Qualitäten zu treffen.

Der der Anlage beigefügte Vorschlag über die Festlegung der weiteren Angebotsstandards und Qualitäten richtet sich dabei maßgeblich nach:

- ▶ den Vorgaben aus dem Verfahren für den Stadtverkehr Rendsburg,
- ▶ den Vorgaben aus den jüngsten Ausschreibungsverfahren anderer Aufgabenträger Schleswig-Holsteins,
- ▶ inhaltlichen Ergänzungen, um den aktuellsten Stand der Technik abzubilden und
- ▶ gesetzlichen Vorgaben.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Entscheidung über einzelne Qualitätskriterien kann ggf. Mehr-/ oder Minderkosten für die Verkehrsleistung verursachen.

Anlage/n:

Entwurf Angebotsstandards

Entwurf Fahrzeuganforderungen

Qualitätsanforderungen	
Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen • Gestaltung 	Siehe Anlage
Fahrpersonal	<p>Den Beschäftigten des VU sowie möglicher Subunternehmer wird ein tarifliches Mindestentgelt entsprechend der unter der Nummer 1 der Anlage zur Landesverordnung zur Feststellung der repräsentativen Tarifverträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (ReprTVVO) genannten repräsentativen Tarifverträge sowie entsprechende tarifliche Modalitäten gewährt. <u>Zusätzlich wird im zu vergebenden öDA eine verpflichtende Personalübernahme durch den Aufgabenträger vorgesehen.</u></p> <p>Das VU stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird.</p> <p>Das Fahrpersonal hat deshalb insbesondere nachstehende Anforderungen zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend, hilfsbereit und in Stress- und Konfliktsituationen, insb. gegenüber Kindern und Jugendlichen, angemessen zu verhalten. Dies gilt insbesondere gegenüber Fahrgästen, die eine körperliche oder geistige Beeinträchtigung haben. Das Fahrpersonal hat im Bedarfsfall eine im Fahrzeug befindliche Klapprampe als Einstiegshilfe zu bedienen und auch im Übrigen gegenüber hilfebedürftigen Personen Einstiegs- und Ausstiegshilfe zu gewährleisten. • Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien, zum SH-Tarif und weiteren relevanten Tarifen, sowie über ausreichende Netz- und Ortskenntnisse. • Das Fahrpersonal hat eine rücksichtsvolle Fahrweise zu gewährleisten. • Das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache so mächtig sein, dass es in der Lage ist, neben dem Fahrscheinverkauf und den Haltestellendurchsagen den Fahrgästen auf Wunsch auch Informationen und Auskünfte zu erteilen sowie mit der Betriebsleitung kommunizieren zu können. • Das Fahrpersonal ist regelmäßig über das Verhalten in Stress- und Konfliktsituationen zu schulen. Der Unternehmer veranlasst entsprechende Weiterbildungen seines Personals entsprechend den gesetzlichen Anforderungen.
Sauberkeit	<p>Das VU hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Das Rauchen im Fahrzeug ist auch während der Pausen oder bei Aufenthalt in der Werkstatt nicht gestattet. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind unverzüglich zu beheben oder zu melden. Als grobe Verunreinigungen gelten insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überfüllte (nicht mehr aufnahmefähige) Abfallbehälter, - im Fahrzeug herumliegender Grobmüll oder Verschmutzungen des

	<p>Bodens,</p> <ul style="list-style-type: none"> - verschmutzte Sitzflächen und - üble Gerüche im Fahrzeug.
Ansprechpartner	<p>Das VU hält eine Betriebsleitzentrale im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor, die von 30 Minuten vor der ersten bis 30 nach der letzten Abfahrt erreichbar ist. In allen anderen Zeiten ist ein Bereitschaftsdienst zu gewährleisten, der über eine zentrale Notrufnummer erreichbar sein muss.</p> <p>Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent steht im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon. Die Leitstelle oder der verantwortliche Disponent überwacht während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Zug und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.</p>
Beschwerdemanagement	<p>Beschwerden werden grundsätzlich vom betroffenen VU beantwortet. Für die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden, die beim Aufgabenträger eingegangen sind, wird das VU dem Aufgabenträger auf Anforderung alle notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren.</p> <p>Schriftlich eingegangene Anliegen sollen innerhalb von einer Woche final beantwortet werden. Soweit absehbar ist, dass dies in der vorgegebenen Zeit nicht möglich sein wird, erhält der Kunde eine Zwischennachricht, in der mitgeteilt wird, bis wann die Antwort erfolgen wird. Eine Bearbeitungszeit von mehr als zwei Wochen sollte nicht überschritten werden. Wurde das Anliegen zur Beantwortung von der NAH.SH oder dem Aufgabenträger an das VU gesandt, ist zeitgleich mit dem Versand der Antwort an den Kunden eine Antwortkopie an die NAH.SH und den Aufgabenträger zu senden.</p>
Haltestellen	<p>Das VU hat sicherzustellen, dass an den Haltestellen jeweils ein Haltestellenmast, -schild und -kasten (incl. Fahrplanaushang) vorhanden ist. An den wichtigen Haltestellen, an denen Anschluss an den SPNV oder überregionale Buslinien besteht, sind zusätzliche Informationen zum Tarif oder zu touristischen Zielen auszuhängen.</p> <p>Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit für Unterhalt und Reinigung und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten VU und dem Aufgabenträger festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet der Aufgabenträger entsprechend der Nutzungsanteile.</p> <p>Die Gestaltung der Haltestellen erfolgt gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH), dargestellt im NAH.SH Design-Manual (abrufbar im Downloadbereich unter www.NAH.SH).</p> <p>Folgende Anforderungen bzgl. der Fahrgastinformation sind einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestens Fahrplan mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen und Sondersituationen, z.B. Bus kommt nicht, - Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,40m, - gute Lesbarkeit (Schriftgröße, Kontraste, Deutlichkeit) nach DIN-

	<p>Norm 32975.</p> <p>Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und deren Umfeld sowie das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter obliegt den Gemeinden.</p>
<p>Tarif & Vertrieb</p>	<p>Vom VU ist über die gesamte Konzessionslaufzeit der SH-Tarif in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und anzuwenden. Unternehmer beteiligt sich am Einnahmeverfahren der NSH GmbH im SH-Tarif.</p>
<p>Kommunikation/Marketing</p>	<p>Internetbasiertes Auskunftssystem, Homepage, E-Mail und Postadresse</p> <p>Zur Fahrgastinformation ist ein zentrales Auskunftssystem im Internet und eine Homepage gemäß der Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative) einzurichten, welches Informationen über das Liniennetz, Fahrpläne und Beförderungsbedingungen, sowie Tarif und Verkauf enthält.</p> <p>Das VU veröffentlicht zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das VU wenden können.</p> <p>Es ist das jeweils geltende Corporate Design (CD) des Nahverkehrs Schleswig-Holstein (NAH.SH) in Bezug auf den hier betroffenen Verkehr für sämtliche Publikationen des VU umzusetzen.</p> <p>Telefonauskunft und Störungsrufnummer</p> <p>Das VU richtet eine zum Festnetzstarif erreichbare Hotline zur Fahrgastinformation ein, die wenigstens Montag bis Samstag von 07.00 – 19.00 Uhr sowie sonntags von 08.00 – 19.00 Uhr für die Fahrgäste erreichbar ist oder beauftragt dieses bei einem Dritten. Die Rufnummer ist auf dem Internetauftritt des VU zu veröffentlichen und der NAH.SH sowie dem Aufgabenträger zum Zwecke der Kundeninformation und der weiteren Veröffentlichung in Fahrplanbüchern etc. zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Fahrplanauskunft des Landes Schleswig-Holstein</p> <p>Das VU verpflichtet sich, der Fahrplanauskunft des Landes Schleswig-Holstein Fahrplandaten (inkl. Sonderfahrpläne, bspw. Baustellenfahrpläne) zur Verfügung zu stellen. Die Kosten für die Datenintegration und -pflege in die Fahrplanauskunft trägt das VU. Der Inhalt der Daten umfasst mindestens den Jahresfahrplan und Stammdaten, wie Haltestellennummern und -namen, Kalender und Attribute (z.B. Texthinweis „Niederflurbus“) zu den Fahrten. Die Fahrplandaten werden in der Fahrplanauskunft des Landes Schleswig-Holstein dargestellt.</p> <p>Echtzeitdaten</p> <p>Das VU generiert für alle Verkehrsleistungen Echtzeitdaten (Standorte der Fahrzeuge) und stellt diese Daten kostenfrei für die landesweite Echtzeitauskunft sowie auf Verlangen des Aufgabenträgers auch weiteren Dritten zum Zwecke der Fahrgastinformation unentgeltlich zur Verfügung.</p> <p>Hierfür speist das VU die Echtzeitdaten in die zentrale Datendreh-scheibe des Verkehrsverbundes NAH.SH ein. In jedem Fall ist ein Ansprechpartner für die Systeme im VU zu benennen.</p>

<p>Planung, Durchführung, Verwaltung</p>	<p>Das VU muss folgende Aufgaben wahrnehmen (die ihm nach dem Gesetz obliegenden Pflichten bleiben unberührt):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Betriebshof ist innerhalb des Kreises zu unterhalten. Das VU trägt dafür Sorge, dass dieser auch den Gesichtspunkten des Umwelt- und Emissionsschutzes entspricht. • Planung von Ersatzfahrplänen bei absehbaren, planbaren Betriebsstörungen (z.B. Straßensperrungen, Baumaßnahmen etc.) und entsprechende Information der Fahrgäste an allen Haltestellen der betroffenen Linie (Aushang). Solche Ersatzfahrpläne sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses, an die Fahrgäste in geeigneter Weise zu kommunizieren. • Kontrolle der Qualität anhand definierter Standards auf der Basis regelmäßiger Qualitätsmessungen mit Qualitätsanreiz. • Der Unternehmer hat etwaige Fahrgastzählungen und –befragungen durch den Aufgabenträger zu unterstützen. Insbesondere stellt er Fahrzeugeinsatz- und Umlaufpläne unentgeltlich zur Verfügung und gewährt jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen für das Erhebungspersonal. Die dabei erhobenen Daten gelten nicht als Betriebsgeheimnis des Unternehmers, sie können für die ständige Verkehrsplanung des Aufgabenträgers oder zur Vorbereitung zukünftiger Vergabeverfahren verwendet werden. Aufgabenträger und VU stellen sich gegenseitig die Ergebnisse von Fahrgastzählungen und -befragungen zur Verfügung. Auf Anforderung durch den Aufgabenträger sind anlassbezogene Ein- und Aussteigerzählungen und Zählungen der geschlechterabhängigen Nutzung des ÖPNV durch das Fahrpersonal des VU durchzuführen; der Aufgabenträger kündigt dem Unternehmer dies mindestens drei Wochen vorher an. <p>Über vorgenannte Aspekte der Sicherung der zu erbringenden Qualität schließt das VU mit dem Aufgabenträger vor Genehmigungserteilung einen Qualitätssicherungsvertrag. Hier ist geregelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Meldungen über Leistungen, Einnahmen, Betriebsstörungen und dergleichen. • Verfahren der Zustimmungen und Anzeige zwischen VU und Aufgabenträger. • Verfahren zur Überwachung der erbrachten Qualität. • Folgen bei erheblichen und nachhaltigen Qualitätsverstößen.
<p>Berichtswesen</p>	<p>Das VU hat den Aufgabenträger unverzüglich über</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen, • Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist, • Betriebsstörungen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern, • Verspätungen von mehr als 60 Minuten und • weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe <p>zu unterrichten. Soweit es sich um eine Meldung der Verspätungen</p>

	<p>über 60 Minuten handelt, ist eine gesammelte Benachrichtigung per E-Mail ausreichend.</p> <p>Der Unternehmer berichtet jeweils mindestens vierteljährlich dem Aufgabenträger vollständig und unter Angaben von Gründen in einem Statusbericht über</p> <ul style="list-style-type: none">• die tatsächlich erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen• ausgefallene, verfrühte oder mit mehr als 20 Min. Verspätung durchgeführte Fahrten,• nicht realisierte Anschlüsse,• Fahrten, die mit Fahrzeugen durchgeführt wurden, deren Ausstattungsmerkmale nicht den Vorgaben entsprechen unter Angabe der nicht erfüllten Vorgaben. <p>Über wesentliche Verkehrsleistungsstörungen, beispielsweise mit Personenschäden oder die öffentliches Aufsehen erregen könnte, ist der Aufgabenträger kurzfristig zu informieren.</p> <p>Das VU stellt dem Aufgabenträger die Daten zur Verfügung, die der Aufgabenträger benötigt, um seiner Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, sowie gegenüber weiteren Dritten vollumfänglich und rechtzeitig nachzukommen.</p>
--	--

Ausschreibung der ÖPNV-Leistung des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Anhang XXX: Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Fahrzeugkategorie/Netzebene		1	2	3
Mindestfahrzeuggrößen		Kleinbus (KB): Fahrgastplätze: 8, Sitzplätze 8 Midibus (ML): Fahrgastplätze: 32, Sitzplätze 22 Standardbus (SL): Fahrgastplätze: 75, Sitzplätze: 36 Standard-Gelenkbus (GL): Fahrgastplätze: 110, Sitzplätze 50		
1. Allgemein	Fahrzeugalter			
	Flottendurchschnitt - Zu jedem Zeitpunkt während der Vertragslaufzeit dürfen die Fahrzeuge im Durchschnitt nicht älter als 9 Jahre alt sein	X	X	
	Maximales Fahrzeugalter in Jahren	10	13	15
	Niederflurigkeit			
	Niederfluriger Bereich mindestens bis zur zweiten Tür	X	X	X
	Fahrzeuggestaltung			
	Busgestaltung gem. NAH.SH CD-RL	X	X	
	Klimatisierung und Belüftung			
	Vollklimatisierung	X	X	
	Innenraumgestaltung			
	Stoffbezüge gemäß NAH.SH-CD Nr. 8.10	X	X	
	1 USB-Buchse pro 2 Sitzplätze in der Außenwand oder an den Haltestange gut sitzend erreichbar	X		
WLAN-Zugang	X			
2. Barrierefreiheit	Einstiegshilfe			
	Mindestens eine mechanische Klapprampe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 150 kg	X	X	
	Kneeling-Funktion (rechts Absenken an Haltestellen)	X	X	
	An einer Tür ausreichend breiten Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen u.ä. und einen Mehrzweckbereich zur Aufstellung von oben genannten Mobilitätshilfen	X	X	
	Lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstastern im Innenraum	X	X	X
	Deutliche Kennzeichnung aller Bedienelemente und Türen, sowie Sitz- und Aufstellmöglichkeiten	X	X	X
	Mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe; Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme in Augenhöhe stehender Fahrgäste	X	X	
Blendfreie, ausreichend und hell beleuchteter, sowie kontrastreich gestalteter Innenraum	X	X	X	
3. Umwelt	Neufahrzeuge mindestens dem im Baujahr gültigem höchstmöglichem Umweltstandard entsprechen	X	X	X
	Eine aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbare „Wagen hält“-Anzeige	X	X	X
	Eine akustische und optische (mittels eines Flachbildschirmes, der mindestens der Qualität eines TFT-Bildschirmes entspricht) Haltestelleninformation in deutscher Sprache	X	X	

4. Fahrgastinformation	Für den Fall von technischen Störungen Sprechanlage in den Fahrzeugen zur Information und Haltestellendurchsage durch das Fahrpersonal	X	X	X
	An der Front und Einstiegsseite eine Anzeige (alphanumerische LED- oder Vollmatrix-Anzeige) zur Anzeige jeder erforderlichen Liniennummer und jedes erforderlichen Ziels; Darstellung in kontrastreichen Farben und beleuchtbar; Steckschilder bei technischen Störungen	X	X	X
	Mindestens eine Auslagemöglichkeit für Werbemittel in den Formaten DIN A 4 und DIN lang	X	X	X
	Mindestens an der Hälfte der Türen eine Plakatfläche im Format DIN A 2	X	X	X
	automatisches Fahrgastzählsystem	X	X	
5. Tarif, Vertrieb und Datenlieferung	Bordrechner für RBL-Betrieb und Fahrscheinverkauf zu allen Zielen des SH-Tarifs 2.0	X	X	X
	Entwertungsmöglichkeiten für Mehrfahrtenkarten	X	X	X

Erläuterung Fahrzeugkategorie:

1 = Hauptnetz: Linien im 1h - Takt

2 = Ergänzungsnetz: Linien im 2h - Takt

3 = Erschließungsnetz / Schülerbeförderung



Fraktionsantrag		Vorlage-Nr:	VO/2018/570-001-001
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung		Status:	öffentlich
		Datum:	05.09.2018
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
Antrag der Bündnis 90/Die Grünen Kreistagsfraktion			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Der Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Anlage/n:

Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, KREISHAUS, 24768 RENDSBURG

An die
Vorsitzende des Ausschusses
für Regionalentwicklung des
Kreises Rendsburg-Eckernförde
Frau Anke Götttsch
Kreishaus
24768 Rendsburg

**Kreistagsfraktion RD-Eck.
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Kreishaus
24768 Rendsburg
Tel. 04331/202-362
Fax 04331/202-566**

Rendsburg, 21.08.2018

**Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung am 22.08.2018
TOP 5 – VO/2018/570-001 – Anlage 2: Qualitätsanforderungen Fahrzeuge**

Die Kreistagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen beantragt,

die Qualitätsanforderungen der Fahrzeuge unter Punkt 3 „Umwelt“ konkreter zu formulieren und folgende Punkte aufzunehmen:

Bei Transportmitteln der Zukunft soll auf Motoren mit fossilem Antrieb zunehmend verzichtet werden. Der Fahrzeugpark der Zukunft muss mit Wasserstoffantrieb (Brennstoffzelle) oder zumindest aber mit Hybridantrieb ausgerüstet sein. Nach den ersten fünf Jahren soll kein fossil angetriebenes Fahrzeug mehr im Einsatz sein.

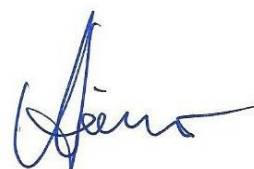
Begründung:

In den vergangenen Jahren, besonders im Sommer 2018, ist der Klimawandel mehr und mehr in den Fokus unserer Gesellschaft gerückt. Der Skandal um die dieselbetriebenen PKW oder auch LKW sowie die zunehmende Verpestung unserer Luft, nicht nur in der Innenstadt von Kiel, hervorgerufen durch Kreuzfahrtschiffe, mahnen unseres Erachtens einen grundlegenden Systemwechsel bei der Nutzung von Transportfahrzeugen, in diesem Fall von Bussen, an. Aus Gründen der Klimaerwärmung und des Klimaschutzes allgemein, müssen auch im ÖPNV alle Möglichkeiten der Reduzierung von Treibhausgasen ausgeschöpft werden.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat nun die einmalige Möglichkeit, sich bei der Umsetzung des auf die nächsten zehn Jahre abzuschließenden ÖPNV-Vertrages an die Spitze des Landes in Bezug auf den Einsatz von innovativster Antriebstechnologie im Busverkehr zu setzen. Hier könnte an die bereits umgesetzten Maßnahmen in Sachen Klimaschutz im Kreisgebiet angeknüpft werden. Die Umsetzung eines Quartierskonzeptes und der Bau eines Eisspeichers in RD sind hier ein leuchtendes Beispiel. Auch im Bereich Mobilität / ÖPNV sollte dieser Weg weiter beschritten werden.



gez. Kirsten Zülsdorff



gez. Armin Rösener



Fraktionsantrag		Vorlage-Nr:	VO/2018/570-001-002
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung		Status:	öffentlich
		Datum:	13.09.2018
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Willig, Per
Antrag der WGK Wählergemeinschaft Kreis RD-ECK			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Der Antrag der WGK Kreistagsfraktion ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Anlage/n:

Antrag WGK



An die Vorsitzende des Regionalentwicklungsausschusses

Frau Anke Götttsch

WGK Kreistagsfraktion

Dr. Susanne Kirchhof
Dr. Reinhard Jentzsch

Kontakt:

Kirchhof@wgk-net.de
Jentzsch@wgk-net.de

Bürgerliche Mitglieder

Dr. Andreas Höpken
Rainer Böttcher
Ingrid Schäfer-Jansen
Arno Jöhnk
Hans-Werner Last
Frank Frühling

12.9.2018

Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung am 22.08.2018

TOP 5 – VO/2018/570-001 – Anlage 2: Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

Die Kreistagsfraktion der WGK beantragt,

bei den Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge unter Punkt 3 „Umwelt“ eine genauere Definition der technischen Voraussetzungen an die Antriebe aufzunehmen. Bei den Transportmitteln der Zukunft soll nicht nur der technische Stand der Antriebe auf Basis der Betriebsmittel (wie Benzin, Diesel, Gas, elektrischer Antrieb oder Wasserstoff/Brennstoffzelle) eine Rolle spielen, sondern auch deren reale Nachhaltigkeit („ökologischer Fußabdruck“). Dabei sind sowohl die gesamtenergetischen Aufwände für die Gewinnung der Betriebsmittel als auch deren soziale und gesundheitliche Folgen für die daran beteiligten Menschen abzuwägen (z.B. Gewinnung von seltenen Rohstoffen in der sog. „Dritten Welt“).

Begründung:

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat im Rahmen der Ausschreibung zu ÖPNV-Leistungen die einmalige Gelegenheit den „Markt der zur Verfügung stehenden Technologien“ zumindest für einen mittelfristigen Rahmen zu prüfen. Dabei ist die Vorgabe zu enger oder gar unrealistischer Zeitkorridore für die komplette Umstellung, innerhalb weniger Jahre, auf eine „neue Technologie“ auszuschließen. Es bestünde sonst die Gefahr, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde bei einer voreiligen Umstellung auf eine „beliebige Technologie“, unkalkulierbare Folgekosten zu verantworten hätte. Antriebskonzepte der Zukunft müssen immer an der gesamtenergetischen, ökologischen, sozialen und gesundheitlichen Nachhaltigkeit ausgerichtet sein. Wie in anderen Bereichen auch (Datenschutzfolgenabschätzung DSFA), sollte hier vorab eine „Technikfolgenabschätzung“ vorgenommen werden. Dem nachhaltigsten System wird so die konstruktive Gelegenheit gegeben sich durchzusetzen.