

Auftraggeber:

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

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

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

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

Inhaltsverzeichnis

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

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

Abbildungsverzeichnis

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

Tabellenverzeichnis

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

1 Einleitung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Grundlagenermittlung

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

2.1 Begrifflichkeiten

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

2.1.1 'Moderne Mobilität'

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

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

Tabelle 1: Schlüsselbegriffe in anderen Bundesländern und auf Bundesebene

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

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

2.1.2 'Masterplan Mobilität'

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

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

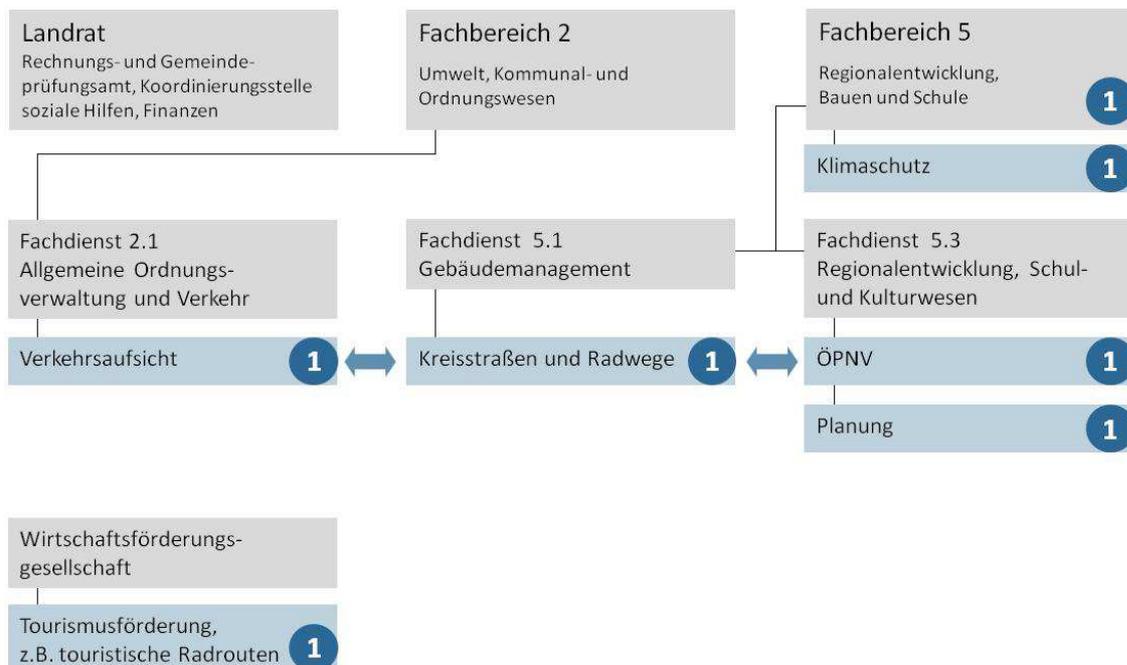
Masterplan Mobilität wird synonym verwendet für Verkehrsentwicklungsplan o. ä. Strategiepapiere in der Verkehrsplanung. Es ist ein moderner Planungsbegriff, der sehr gut zu einem regionalen Strategieplan passt.

2.2 Organisationsstrukturen

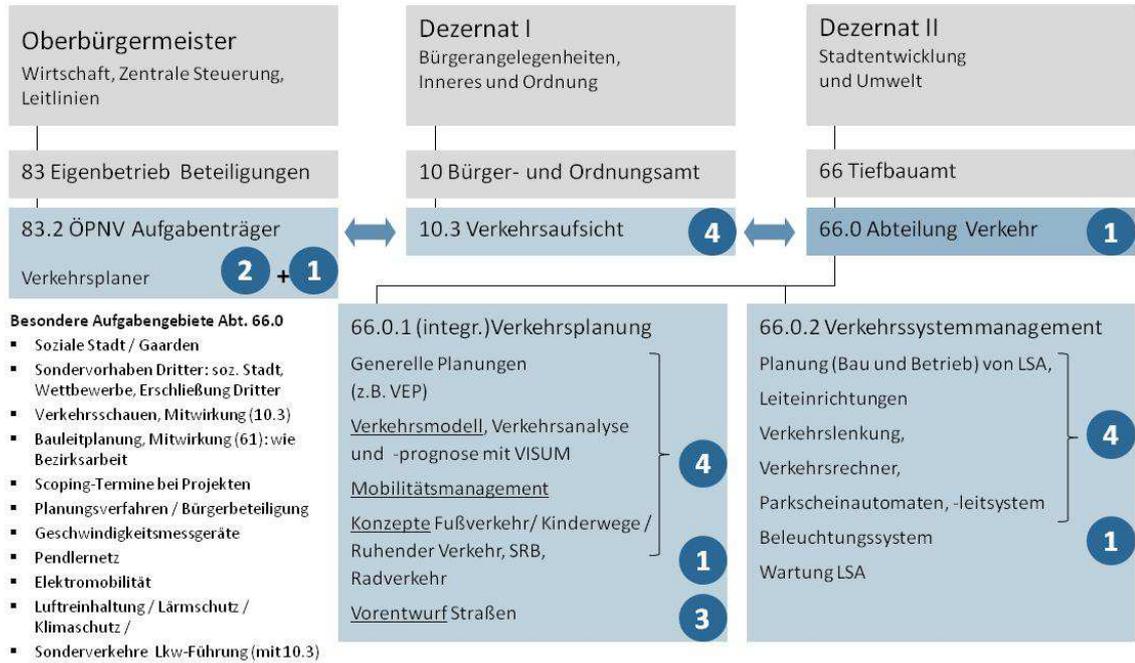
2.2.1 Als Grundlage für die zukünftige Kooperation im Bereich Verkehr wurden die Organisationsstrukturen und Personalkapazitäten recherchiert. Kreis Plö



2.2.2 Kreis Rendsburg-Eckernförde



2.2.3 Landeshauptstadt Kiel



2.2.4 Stadt Neumünster

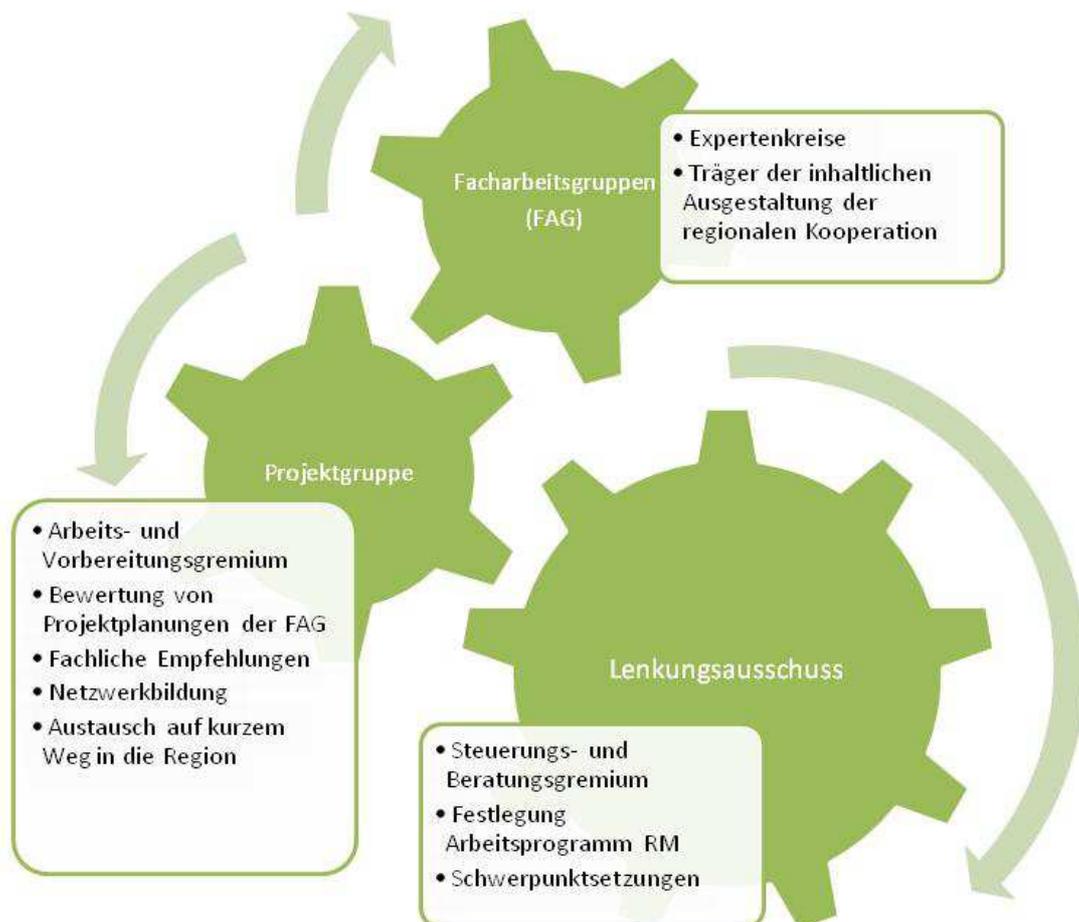


2.2.5 Regionalmanagement KielRegion

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

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

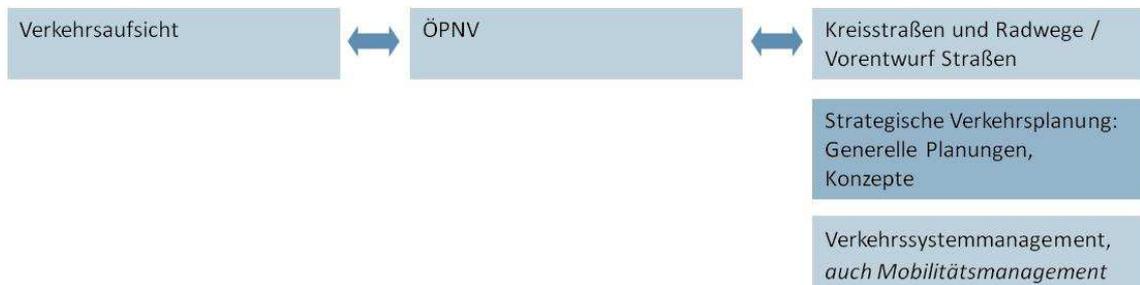
Abbildung 1: Organisationsstruktur im Regionalmanagement (RM) der KielRegion



Quelle: KielRegion GmbH

2.2.6 Fazit zur Gliederung im Bereich Verkehr

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



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

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

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

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

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

Abbildung 2: Leitthemen und Leitprojekte aus dem Regionalen Entwicklungskonzept



Quelle: KielRegion GmbH

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

2.3 Arbeitsgrundlagen

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

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

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

Aktuelle Meldungen des Landesbetriebs zum Bundesverkehrswegeplan betreffen:

Straßenprojekte

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

Schienenprojekte

- Ersatzbauwerk Rendsburger Hochbrücke
- Elektrifizierung Schienenstrecke Kiel - Lübeck

Wasserstraßen

- Maßnahmen zur Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals

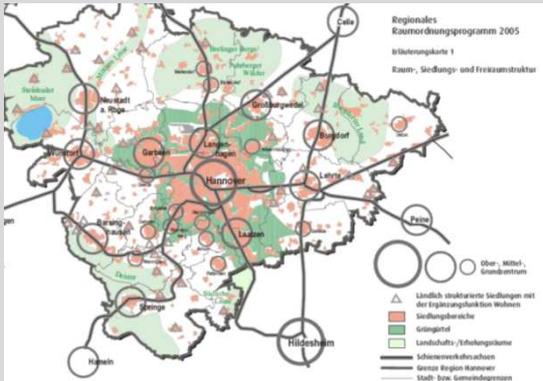
2.4 best practice-Beispiel

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

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

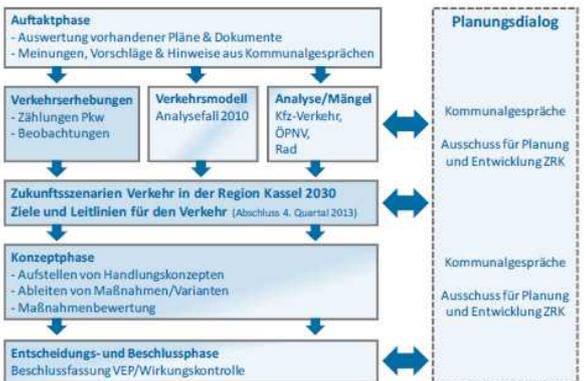
Einige gute Beispiel aus dem In- und Ausland werden im Folgenden skizziert.

2.4.1 VEP pro Klima Region Hannover

VEP pro Klima Region Hannover	Regionaler Verkehrsentwicklungsplan für die Region Hannover
 <p>Region Hannover</p>	
Auftraggeber	Region Hannover (Gebietskörperschaft seit 2001 in Nachfolge des Landkreises) mit 21 Kommunen incl. Hannover
Laufzeit	2010 - 2011
Förderung	Gefördert vom Umweltbundesministerium als Klimaschutzteilkonzept Mobilität
Grundlage	Aufbauend auf Klimaschutzrahmenprogramm 2009
Erarbeitung	Leitfrage: Was müssen wir anders machen? Prüfung aller mögl. Maßnahmen auf CO ₂ -Vermeidungspotenzial, Ableiten von Handlungsfeldern, Aufstellen eines Maßnahmenkatalogs
Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklung, Nahmobilität ▪ Verkehrsmanagement, Straße, Parken ▪ ÖPNV ▪ Mobilitätsmanagement
Ziel	dreistufige Verkehrsstrategie: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln

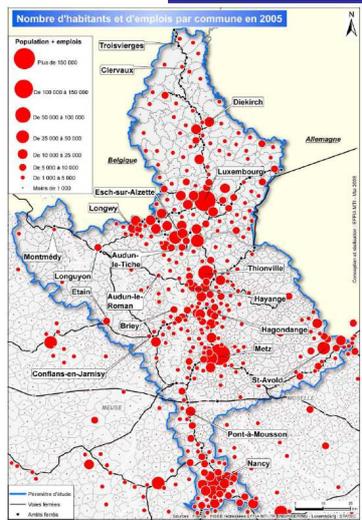
2.4.2 Regionaler VEP Kassel

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

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

2.4.3 SMOT Luxemburg (Schéma de mobilité transfrontalière)

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

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

2.4.4 Stadsregio Arnhem-Nijmegen (NL)

<p>Stadsregio Arnhem-Nijmegen</p>	<p>Regionales Mobilitätskonzept Arnhem-Nijmegen (Niederlande)</p>
-----------------------------------	---

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

2.5 Projektteam, Fachgespräche und Workshop Facharbeitsgruppe Verkehr

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

2.5.1 Projektteam

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

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

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

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

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

2.5.2 Fachgespräche

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

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

2.5.3 Workshop FAG Verkehr am 26.01.2015

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

Abbildung 3: Ablauf des Workshops der FAG Verkehr am 26.01.2015

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



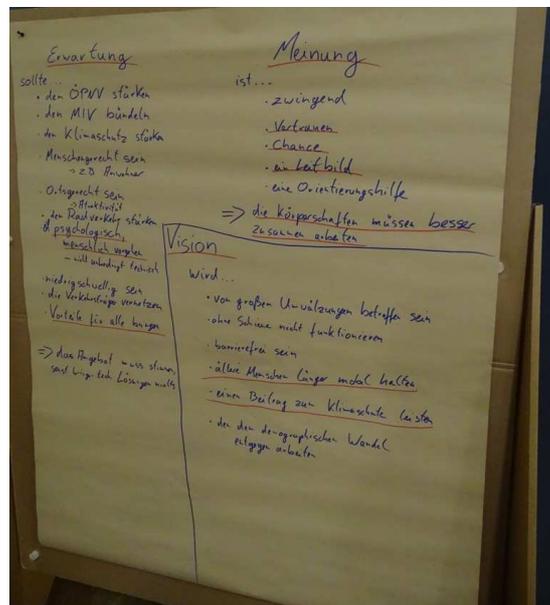
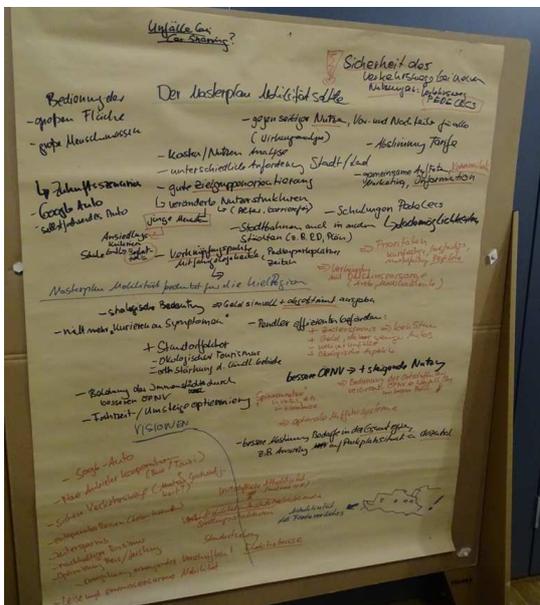
Die Veranstaltung war mit ca. 40 Personen gut besucht. Neben Vertreter/innen der beteiligten Gebietskörperschaften haben Akteure aus verkehrspolitischen Verbänden (ADAC, ADFC), Vertreter/innen aus Wirtschaft (IHK, Unternehmensverbände), Wissenschaft (Christian-Albrechts-Universität), Politik und Landesbehörden,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

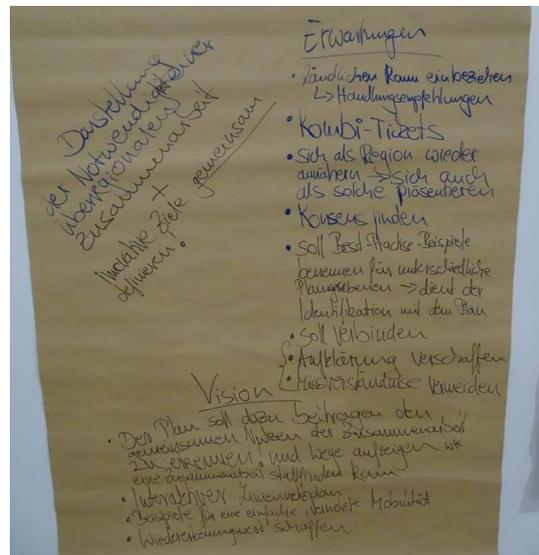
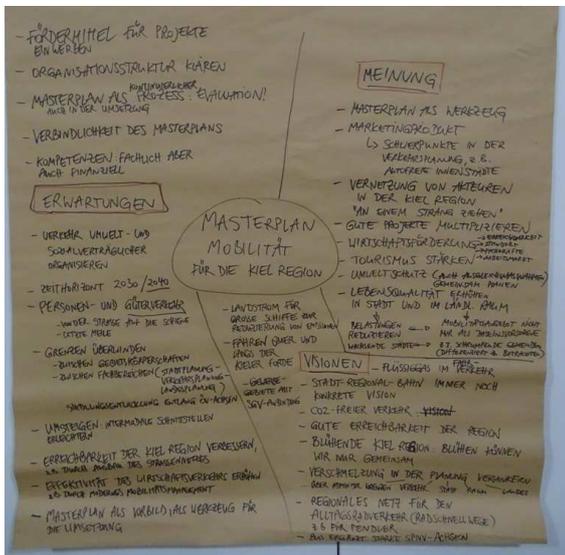
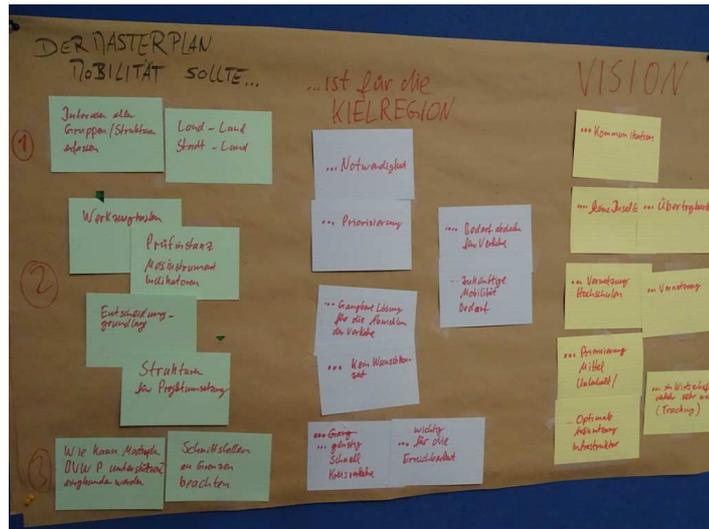
Im Anschluss an eine Präsentation wurden in fünf Arbeitsgruppen die Erwartungen an den regionalen Masterplan Mobilität, Meinungen zum Mehrwert für die Region sowie Visionen Moderner Mobilität zusammengetragen und diskutiert. Die intensiven Gespräche und vielen Anregungen zeigen das Engagement der Teilnehmer/innen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

Die Ergebnisse wurden dokumentiert und sind im Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu finden.



Abbildung 4: Fotodokumentation der Diskussionsergebnisse im Workshop am 26.01.2015





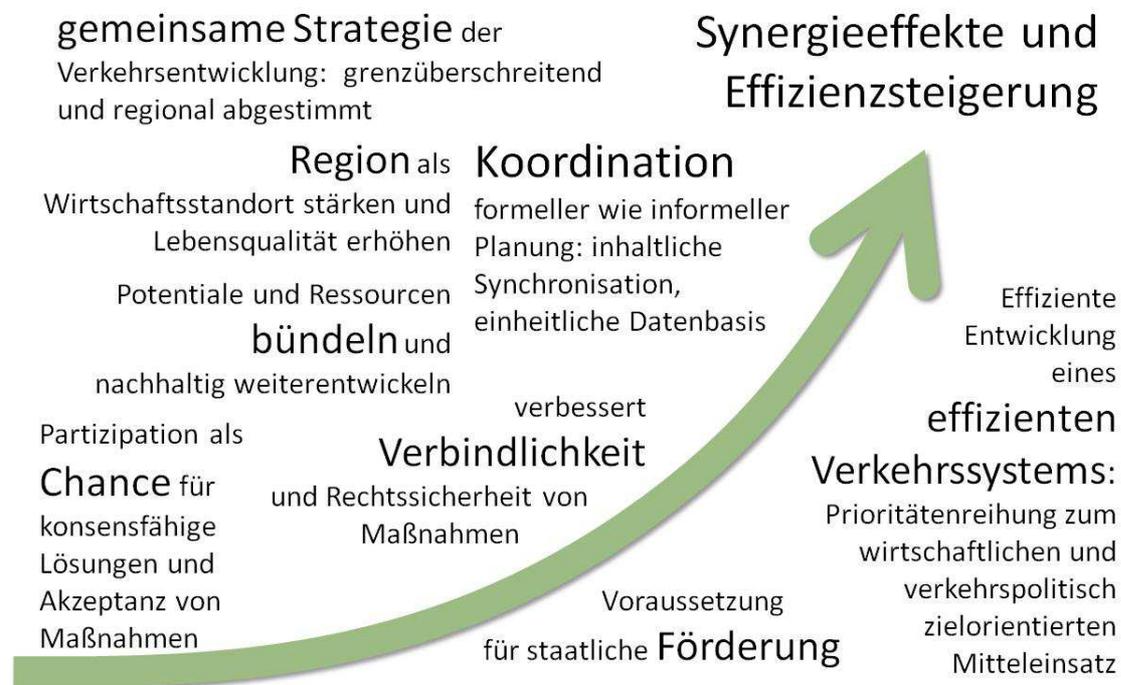
Nach angeregten Diskussionen wurde durch die FAG Verkehr eine Empfehlung für die Erarbeitung eines regionalen Masterplans Mobilität an den Lenkungsausschuss der KielRegion ausgesprochen.

2.6 Fazit zur Grundlagenermittlung

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

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

Abbildung 5: Potenziale und Mehrwert eines regionalen Masterplans Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

² Zitat aus dem Workshop der FAG Verkehr, 26.01.2015

3 Projektskizze

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

3.1 Handlungsschwerpunkte für die Moderne Mobilität

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

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

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

Abbildung 6: Handlungsfelder für den Masterplan Mobilität der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung

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

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

3.2 Verkehrsmodell

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

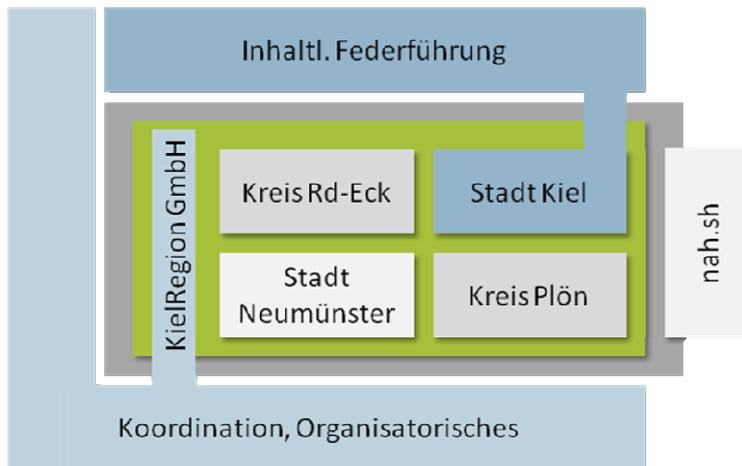
Die Landeshauptstadt Kiel hat 2013 eine Vorstudie zur Erstellung eines Verkehrsmodells bei der TU Hamburg-Harburg beauftragt, die Anforderungen, Möglichkeiten und Kosten aufzeigt. Aktuell werden Gespräche mit der nah.sh GmbH und dem LBV-SH geführt, um abzustimmen, wie das Daten- und Wissensmanagement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

3.3 Projektsteuerung

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

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

Abbildung 7: Projektsteuerung im Rahmen der Vorstudie



Quelle: eigene Darstellung

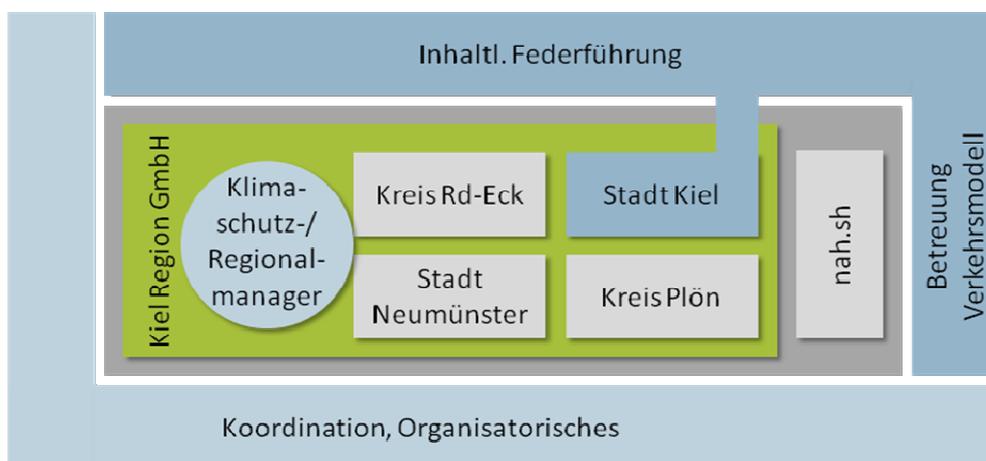
Die fachlich-inhaltlichen Kompetenzen sind bei den Projektbeteiligten wie folgt zu verorten:

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

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

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

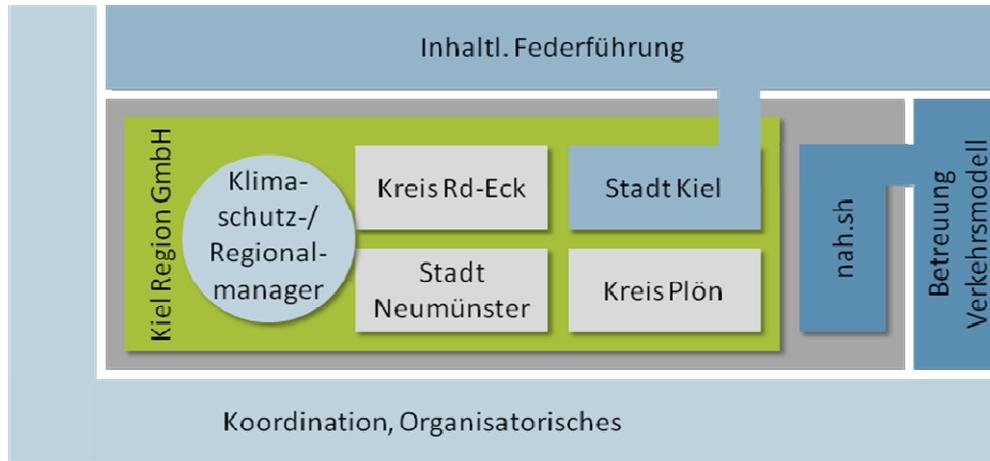
Abbildung 8: Entwurf Projektsteuerung für den regionalen Masterplan Mobilität (Einstieg)



Quelle: eigene Darstellung

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

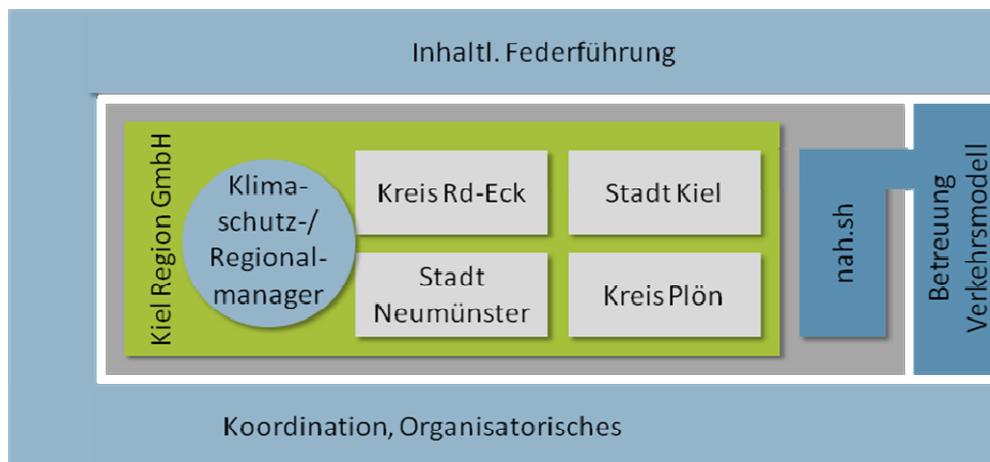
Abbildung 9: Möglichkeit zur mittelfristigen Entwicklung der Projektsteuerung



Quelle: eigene Darstellung

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

Abbildung 10: langfristige Perspektive einer umsetzungsorientierten Projektsteuerung



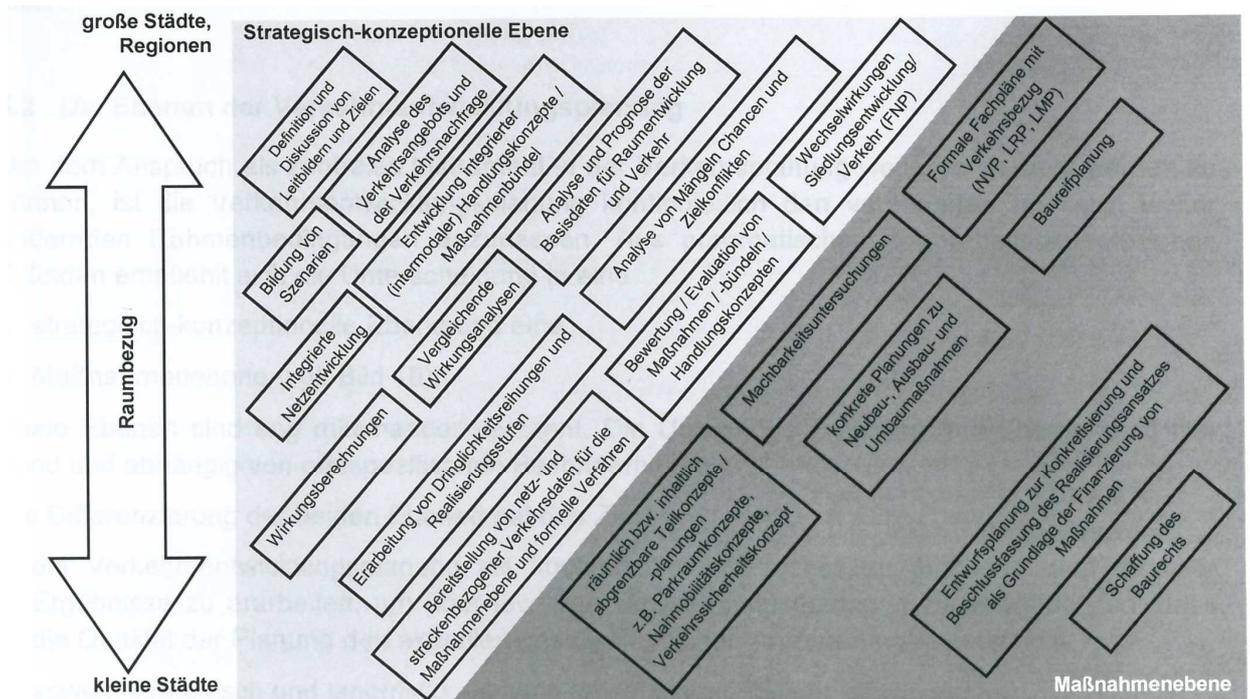
Quelle: eigene Darstellung

3.4 Grundgerüst und Leistungsbeschreibung für einen Masterplan Mobilität

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

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

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



Quelle: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV 2013: Abb 9

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

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

Die Gliederung der Leistungsbeschreibung umfasst folgende Punkte:

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

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

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

3.5 Beteiligungsverfahren

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

3.5.1 Beteiligungsverfahren VEP Bremen

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

3.5.2 Beteiligungsverfahren Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt

2014 - 2015	Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt
Elemente des Planungsdialogs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche mit Schlüsselpersonen ▪ Öffentliche Auftaktveranstaltung ▪ Runder Tisch mit der Politik zur Zieldiskussion ▪ Thematische Foren mit je zwei Sitzungen ▪ Interkommunale Workshops ▪ Abschlusspräsentation
	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #f9f9f9;"> <p style="text-align: center;">Masterplan klimafreundliche Mobilität</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>A. Phase Vororientierung</p> <hr/> <p>B. Phase Zielsetzung</p> <hr/> <p>C. Handlungsstrategien und Projekte</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; font-size: small;">Projekte</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; font-size: small;">Projekte</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; font-size: small;">Projekte</div> </div> <p>D. Dokumentation</p> </div> <div style="width: 50%;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Schlüsselpersonengespräche</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Interkommunaler Workshop</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Mobilitätsmesse als Öffentlicher Auftakt</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Thematische Foren</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Thematische Foren</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Zielworkshop mit Politik und „Runder Tisch“ (begleitend)</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0e0e0;">Interkommunaler Workshop</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">Ergebnispräsentation</div> </div> </div> </div> <p>Quelle: eigene Darstellung</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kompaktes, zielorientiertes Verfahren

3.5.3 Beteiligungsverfahren Verkehrsentwicklungsplan ProKlima Region Hannover

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

3.5.4 Vorschlag für ein Beteiligungskonzept

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

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

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

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

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

3.6 Kostenermittlung und Kostenschlüssel

3.6.1 Kostenermittlung

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

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

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

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

3.6.2 Kostenschlüssel

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

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

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

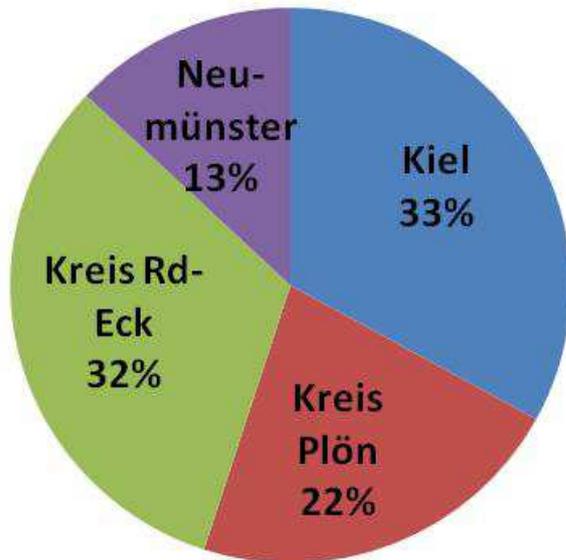
Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich eine Verteilung von 38 % Stadt Kiel, 30 % Kreis Rendsburg-Eckernförde, 20 % Kreis Plön und 12 % Stadt Neumünster.

Tabelle 2: Ansätze zur Ableitung eines Kostenschlüssels

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

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

Abbildung 12: Vorschlag für den Kostenschlüssel, Aufwandsentschädigung berücksichtigt



Quelle: eigene Darstellung

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

3.7 Förderkulisse

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

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

3.7.1 ‚Kommunen innovativ‘

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

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

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

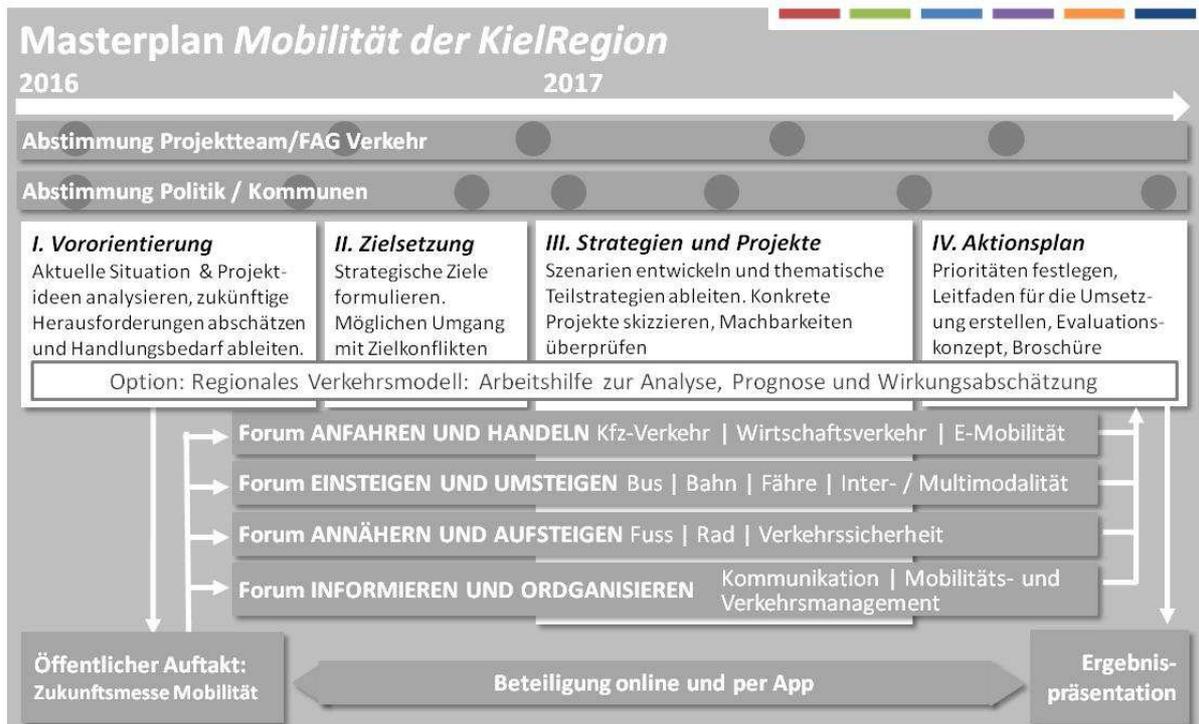
3.7.2 Klimaschutzteilkonzept Mobilität

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

3.8 Zeitplanung und Ablauf

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

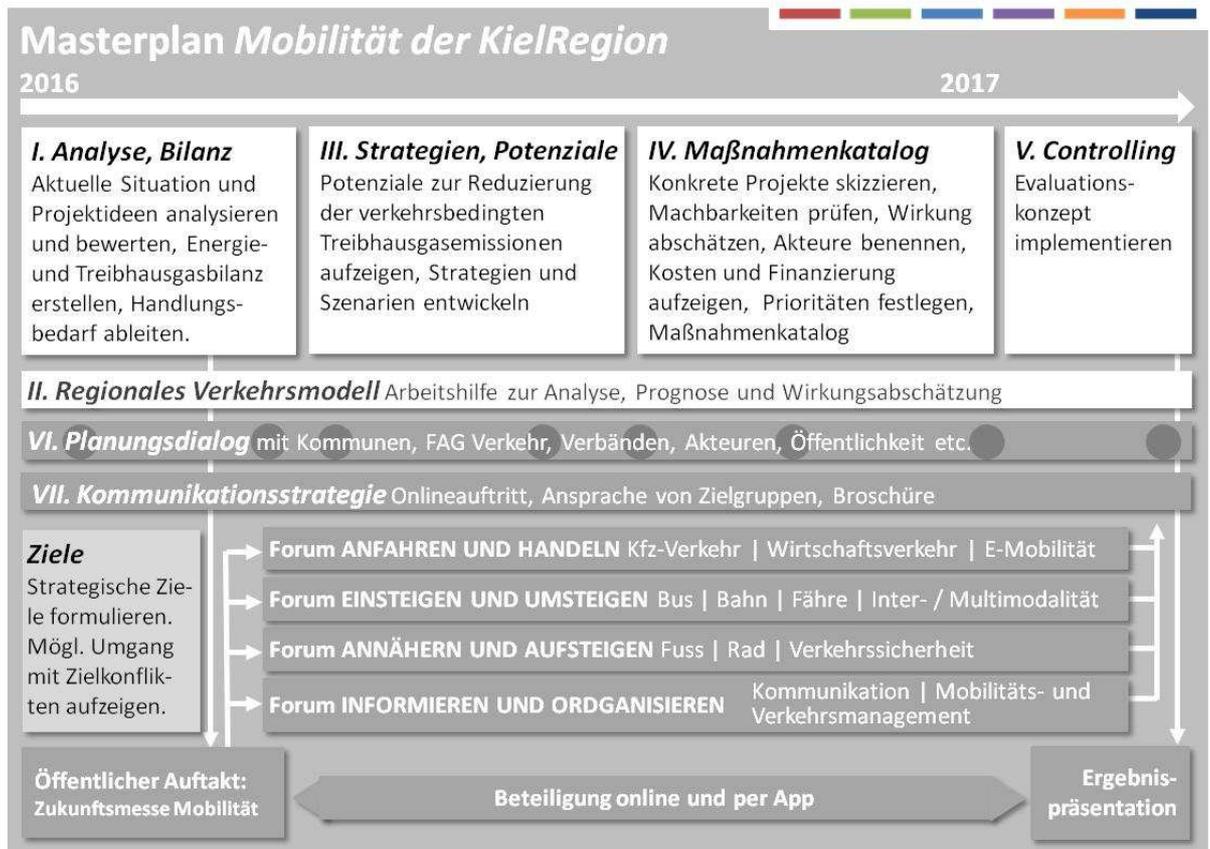
Abbildung 13: Ablauf- und Zeitplanung



Quelle: eigene Darstellung

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

Abbildung 14: Ablauf- und Zeitplanung als Klimaschutzteilkonzept



Quelle: eigene Darstellung

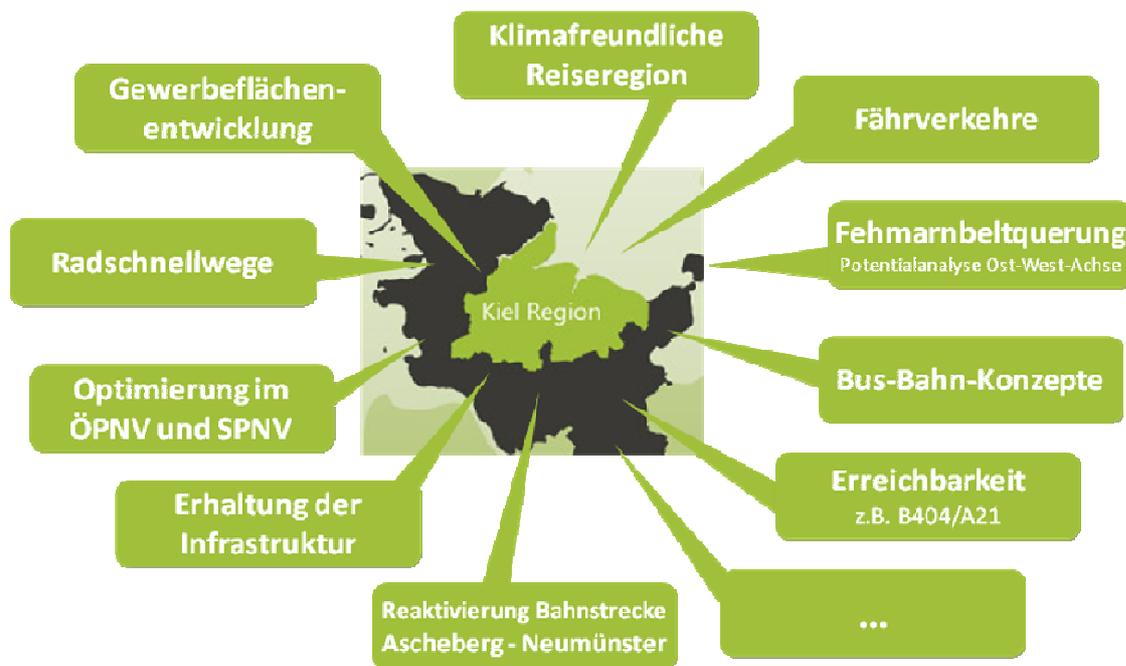
4 Fazit

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

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

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

Abbildung 15: Themen in der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: KielRegion GmbH

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

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

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

Abbildung 16: ein Masterplan Mobilität für die KielRegion



Quelle: eigene Darstellung

5 Quellenverzeichnis

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

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

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

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

A Leistungsbeschreibung

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