MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

# MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

*- Endbericht -*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

Dieses Konzept ist das Ergebnis aus dem Bearbeitungsprozess des Masterplans Mobilität für die KielRegion. Die KielRegion umfasst die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel.

Stand der Bearbeitung: August 2017

*Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt.*

Planersocietät | GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP | urbanus

# Inhaltsverzeichnis

Maßnahmenverzeichnis ..... 4

Abbildungsverzeichnis ..... 5

1 Einleitung ..... 7

1.1 Andere Projekte ..... 8

1.2 Akteursbeteiligung ..... 9

1.2.1 Regionalkonferenzen ..... 10
1.2.2 Projektteam ..... 10
1.2.3 Experteninterviews ..... 11
1.2.4 Projektbeirat ..... 11
1.2.5 Fachplanungskreis ..... 11
1.2.6 Planungswerkstätten ..... 12
1.2.7 Online Beteiligung der Kommunen ..... 13

1.3 Erstellung des Verkehrsmodells als Analysetool ..... 13

2 Zielkonzept ..... 15

2.1 Qualitative Ziele ..... 15

2.2 Quantitative Ziele ..... 17

3 Prognose und Potenziale ..... 21

4 Handlungsstrategien ..... 28

4.1 Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN ..... 30

4.1.1 Fußverkehrsförderung ..... 31
4.1.2 Regionaler Radverkehr ..... 34
4.1.3 Integrierte Planung ..... 38

4.2 Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN ..... 41

4.2.1 Starke Achsen ..... 42
4.2.2 Zubringer und Vernetzung ..... 45
4.2.3 Fördeschifffahrt ..... 48

4.3 Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN ..... 50

4.3.1 Nutzen statt Besitzen ..... 51
4.3.2 Strategie zum Wirtschaftsverkehr ..... 54
4.3.3 $CO_2$-neutrale Antrieben ..... 57

4.4 Handlungsfeld INFORMIEREN UND ORGANISIEREN ..... 60

4.4.1 Kommunikation ..... 60
4.4.2 Mobilitätsmanagement ..... 63
4.4.3 Verkehrssicherheit ..... 66

5 Planungsstrukturen ..... 69

5.1 Rahmenbedingungen ..... 69

5.2 Aufgaben und Varianten ..... 71

5.3 Regionales Mobilitätsmanagement ..... 74

5.4 Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation ..... 77

5.5 Akteursbeteiligung ..... 77

6 Maßnahmenkonzept ..... 79

6.1 Bewertung - Abgrenzungen und Klassifizierung ..... 80

6.2 Maßnahmenübersicht ..... 84

6.3 Zusammenstellung der Schlüsselprojekte ..... 88

6.4 Maßnahmen für eine regionale Umsetzungsstruktur ..... 88

6.5 Maßnahmensteckbriefe ..... 89

7 Klimaschutzszenario ..... 164

8 Evaluationskonzept ..... 175

8.1 Prozessevaluation ..... 176

8.2 Evaluation von Einzelmaßnahmen ..... 178

8.3 Messbare Indikatoren ..... 178

9 Mit großen Schritten zur modernen Mobilität – ein Fazit ..... 183

Dokumentation Online-Befragung der Kommunen ..... 186

Internetquellen für Praxisbeispiele ..... 198

Impressum ..... 206

# Maßnahmenverzeichnis

*Handlungsfeld A ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN ..... 89*
*A.1.1 Anwendung des Handlungsleitfadens Fußverkehr ..... 90*
*A.1.2 Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems ..... 91*
*A.1.3 Fußverkehrschecks als Planungsinstrument ..... 92*
*A.1.4 Systematische Überprüfung, Pflege und Erhaltung der Fußwege ..... 93*
*A.1.5 Entwicklung eines Regionalen Wanderroutennetzes ..... 94*
*A.2.1 Netzwerkaufbau zum Austausch von Knowhow im Radverkehr ..... 95*
*A.2.2 Regionales Radverkehrsnetz mit Alltagstauglichkeit ..... 96*
*A.2.3 Ausbau von Premiumrouten im Radverkehr ..... 97*
*A.2.4 Systematische Erhaltung der Radverkehrsanlagen ..... 98*
*A.2.5 Erstellung eines Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung ..... 99*
*A.2.6 Hochwertige Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten ..... 100*
*A.3.1 Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung ..... 101*
*A.3.2 Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft ..... 102*
*A.3.3 Sicherung und Ausbau von Nahversorgungsstrukturen ..... 103*
*A.3.4 Etablierung eines Integrierten Parkraummanagements ..... 104*
*A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells ..... 105*
*A.3.6 Regionale Abstimmung bei Lärmaktionsplänen ..... 106*

*Handlungsfeld B EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN ..... 107*
*B.1.1 Entwicklung von Qualitätsstandards für starke Achsen ..... 108*
*B.1.2 Stärkung der ÖPNV-Korridore in Kiel ..... 109*
*B.1.3 Ausweitung und Aufwertung des regionalen SPNV ..... 110*
*B.1.4 Einführung von vertakteten "RegioBussen" ..... 111*
*B.1.5 Aufwertung der Stadtbussysteme in den Mittelzentren ..... 112*
*B.1.6 Erstellung von ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen ..... 113*
*B.1.7 Reaktivierung ausgewählter Bahnstrecken ..... 114*
*B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume ..... 115*
*B.2.2 Etablierung von Mobilitätsstationen ..... 116*
*B.2.3 Entwicklung bedarfsgesteuerter Angebote im Schülerverkehr ..... 117*
*B.2.4 Erprobung autonomer Kleinbusse ..... 118*
*B.2.5 Fahrradmitnahme auf ausgewählten ÖPNV-Relationen ..... 119*
*B.3.1 Stärkung von Förde-Querverbindungen und Angebotsgestaltung ..... 120*
*B.3.2 Ersatzbeschaffung von Fähren ..... 121*
*B.3.3 Anleger werden zu Mobilitätsstationen ..... 122*

*Handlungsfeld C ANFAHREN UND HANDELN ..... 123*
*C.1.1 Beratung und Unterstützung von Mobilitätsinitiativen ..... 124*
*C.1.2 Ausweitung von Carsharing-Angeboten in der Region ..... 125*
*C.1.3 Etablierung von Dorfauto-Angeboten in der Region ..... 126*
*C.1.4 Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems ..... 127*
*C.1.5 Aufbau eines regionalen Lastenradverleihs ..... 128*
*C.1.6 Ausweitung von Mitfahrmöglichkeiten ..... 129*
*C.2.1 Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes ..... 130*
*C.2.2 Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems ..... 131*
*C.2.3 Stärkung der Häfen mit der Ausweitung Kombinierter Verkehre ..... 132*
*C.2.4 Etablierung von Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr ..... 133*
*C.2.5 Neugestaltung innerstädtischer Lieferzonenbereiche ..... 134*
*C.2.6 Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland ..... 135*
*C.2.7 Erhalt von Gleisanschlüssen und Prüfung von Erweiterungen ..... 136*
*C.3.1 Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ..... 137*
*C.3.2 Ausweitung klimaneutraler Fahrzeuge im ÖPNV ..... 138*
*C.3.3 Erprobung von Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum ..... 139*
*C.3.4 Umstellung der Fuhrparks auf Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben. 140*
*C.3.5 Zentrale Koordination der Nutzung finanzieller Fördermittel ..... 141*
*C.3.6. $CO_2$-neutrale Liefer- und Wirtschaftsverkehre ..... 142*

*Handlungsfeld D INFORMIEREN UND ORGANISIEREN ..... 143*
*D.1.1 Regionales Mobilitätsmanagement ..... 143*
*D.1.2 Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation ..... 144*
*D.1.3 Verstetigung der Akteursvernetzung ..... 145*
*D.1.4 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums ..... 146*

D.1.5 Weiterentwicklung des Tarifsystems ..... 147
D.1.6 Einführung einer regionalen Gästekarte ..... 148
D.1.7 Landesweites Mobilitätsmarketing mit regionalen Schnittstellen ..... 149
D.1.8 Ausweitung von Probeangeboten für den Mobilitätsverbund..... 150
D.1.9 Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank ..... 151
D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote ..... 152
D.2.2 Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagements ..... 153
D.2.3 Aktivierung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement ..... 154
D.2.4 Aktionstage zum Mobilitätsmanagement ..... 155
D.2.5 Ausweitung von Kombi-Tickets im Mobilitätsverbund ..... 156
D.3.1 Straßenraumgestaltung im urbanen Umfeld und in Zentren ..... 157
D.3.2 Gestaltung von Ortsdurchfahrten ..... 158
D.3.3 Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen ..... 159
D.3.4 Ausweitung der Präventionsarbeit ..... 160
D.3.5 Durchführung von Planungs- und Sicherheitsaudits ..... 161
D.3.6 Aktualisierung und Ausweitung von lokalen Schulwegplänen ..... 162
D.3.7 Ausweitung der Verkehrsüberwachung ..... 163

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ziel des Masterplans Mobilität für die KielRegion ..... 7
Abb. 2: Synergien mit parallel laufenden Projekten ..... 8
Abb. 3: Weitere berücksichtigte Projekte und Entwicklungen in der KielRegion .. 9
Abb. 4: Akteursbeteiligung im Projektablauf ..... 9
Abb. 5: Regionalkonferenzen der KielRegion im Jahr 2016 und 2017 ..... 10
Abb. 6: Experteninterviews im Rahmen der Bestandsanalyse ..... 11
Abb. 7: Schwerpunktthemen der Planungswerkstätten ..... 12
Abb. 8: Verkehrsmengen im Straßennetz ..... 14
Abb. 9: Zielfelder für den Masterplan Mobilität KielRegion..... 15
Abb. 10: Zielkonzept ‚Moderne Mobilität'..... 16
Abb. 11: Analysefall und $CO_2$-Trendentwicklung in der KielRegion ..... 17
Abb. 12: Ziel zur Modal Split-Veränderung bis zum Jahr 2035 ..... 18
Abb. 13: Ziel zur $CO_2$-Reduktion bis zum Jahr 2035 und 2050 ..... 18
Abb. 14: Modal Split der Wege der Einwohner*innen der unterschiedlichen Teilräume der KielRegion ..... 19
Abb. 15: Pkw-Fahrleistung der Einwohner*innen der unterschiedlichen Teilräume der KielRegion im Jahr 2013 und die Zielsetzung bis 2035 ..... 20
Abb. 16: Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe) ..... 21
Abb. 17: Verkehrsnachfrage zwischen den Bereichen der Stadt Kiel und den Umland-Gemeinden/Ämtern (Balkendicke) und ÖV-Anteil (Farbe) ..... 22
Abb. 18: Wohn- und Gewerbeflächen in Kiel..... 23
Abb. 19: Gewerbeflächen in der KielRegion gemäß GEFEK ..... 23
Abb. 20: Pkw-Verfügbarkeit nach Personengruppen im Analysefall 2015 und im Prognose-Nullfall 2030..... 24
Abb. 21: Veränderung der Verkehrsströme auf Basis des Landesverkehrsmodells des LBV..... 25
Abb. 22: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall ..... 26
Abb. 23: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Süden .... 26
Abb. 24: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Norden .. 27
Abb. 25: Veränderung der ÖV-Nachfrage in der LH Kiel ..... 27
Abb. 26: Handlungsstrategien der vier Handlungs- und 12 Themenfelder ..... 29
Abb. 27: Fußgängergruppen und Qualitätsstandards ..... 32
Abb. 28: Praxisbeispiel Fußverkehrscheck Rendsburg..... 33
Abb. 29: Praxisbeispiel Querungshilfe auf einem Schulweg in Schönberg ..... 33
Abb. 30: Analysekarte zur Ermittlung der Radverkehrspotenziale ..... 34
Abb. 31: Entwurf für ein Premiumroutennetz für die Stadt Kiel (Ausschnitt) ..... 35
Abb. 32: Praxisbeispiel B+R-Anlage am ZOB Nortorf ..... 36
Abb. 33: Praxisbeispiel Radstation „Umsteiger" am Hbf Kiel ..... 36
Abb. 34: Strategie Regionales Radverkehrsnetz..... 37
Abb. 35: Darstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Verkehrsmodell ..... 39
Abb. 36: Praxisbeispiel Parkleitsystem in der LH Kiel..... 39
Abb. 37: MarktTreff in Sehestedt mit E-Dorfauto und Versorgungsfunktion ..... 40
Abb. 38: Beispiel Straßen-Lärmkartierung in Rendsburg ..... 40

*Abb. 39: Entwurf für eine Produktdifferenzierung im ÖPNV ..... 42*
*Abb. 40: Beispiele für moderne ÖPNV-Produkte ..... 43*
*Abb. 41: Praxisbeispiel für eine optimale Bus-/Bahnverknüpfung in Michelstadt44*
*Abb. 42: Praxisbeispiel für eine attraktive Verknüpfung von Bussen im Rendezvous-System in Buchholz ..... 44*
*Abb. 43: Praxisbeispiel für eine attraktive Busbevorrechtigung in Hamburg ..... 45*
*Abb. 44: Praxisbeispiel für Starke Achsen und flexible Bedienflächen als Zubringer im Altmarkkreis Salzwedel ..... 46*
*Abb. 45: Beispiele für eine moderne ÖPNV-Flächenbedienung ..... 46*
*Abb. 46: Praxisbeispiel für eine moderne Fähre mit Solarantrieb ..... 48*
*Abb. 47: Praxisbeispiel MS Schwentine im Fährbetrieb auf der Kieler Förde ..... 49*
*Abb. 48: Praxisbeispiel Anleger Kiel-Reventlou ..... 49*
*Abb. 49: Rahmenbedingungen für kommerzielle Carsharing-Angebote ..... 51*
*Abb. 50: Potenzialstandorte für Carsharing in der KielRegion ..... 52*
*Abb. 51: Praxisbeispiel E-Dorfauto in Sehestedt ..... 52*
*Abb. 52: Praxisbeispiel Lastenrad- system in Norderstedt ..... 53*
*Abb. 53: Kombinierter Schienen-Wasserverkehr in Kiel ..... 55*
*Abb. 54: Rahmenbedingungen und Strategien zur Gestaltung der Wirtschafts- und Lieferverkehre in der KielRegion ..... 56*
*Abb. 55: Kriterien für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ..... 57*
*Abb. 56: Hybridbus in der Stadt Flensburg ..... 59*
*Abb. 57: E-Carsharing Station in der Landeshauptstadt Kiel ..... 59*
*Abb. 58: Pendlerverflechtungen zwischen den Ämtern der KielRegion ..... 60*
*Abb. 59: Nutzungshemmnisse im Mobilitätsverbund ..... 61*
*Abb. 60: APP und Mobilkarte als digitale sowie analoge Lösung ..... 62*
*Abb. 61: Akteure und in Ansätze im Mobilitätsmanagement ..... 63*
*Abb. 62: Vorteile von betrieblichem Mobilitätsmanagement ..... 64*
*Abb. 63: Bausteine des betrieblichen Mobilitätsmanagements ..... 64*
*Abb. 64: Praxisbeispiel Eintrittskarte von Holstein Kiel als Kombi-Ticket ..... 65*
*Abb. 65: Elektrofahrzeug bei der Kreisverwaltung Plön ..... 65*
*Abb. 66: Praxisbeispiel Verkehrssicherheitstraining an einer Schule in Kiel ..... 66*
*Abb. 67: Vergleich des Anhaltewegs bei 30 und 50 km/h ..... 67*
*Abb. 68: Praxisbeispiel Verkehrsberuhigung Westerrönfeld ..... 68*
*Abb. 69: Praxisbeispiel Geschwindigkeitsreduzierung in Westensee ..... 68*
*Abb. 70: Zuständigkeitsbereiche für Mobilitätsthemen in der KielRegion ..... 70*
*Abb. 71: Barrieren für die Umsetzung von Mobilitätsthemen ..... 70*
*Abb. 72: Aufgaben in unterschiedlichen Stufen regionaler Kooperation ..... 71*
*Abb. 73: Bewertung von Varianten für regionale Planungsstrukturen ..... 72*
*Abb. 74: Dem Mobilitätsmanagement zugeordnete Maßnahmen ..... 75*
*Abb. 75: Strukturen und Einbindung des Regionalen Mobilitätsmanagements ..... 76*
*Abb. 76: Handlungs- sowie Themenfelder mit zugeordneten Maßnahmen ..... 79*
*Abb. 77: Beispiele für die Wirksamkeit von Maßnahmen für Zielfelder ..... 82*
*Abb. 78: Übersicht über die Schlüsselprojekte im Maßnahmenkonzept ..... 88*
*Abb. 79: Maßnahmen in der Federführung des Regionalen Mobilitätsmanagements ..... 88*
*Abb. 80: Werktägliche Fahrgastnachfrage in der KielRegion im Klimaschutzszenario ..... 166*
*Abb. 81: Entwicklung der werktäglichen Fahrgastnachfrage im Klimaschutz-szenario gegenüber dem Prognose-Nullfall nach Kreisen ..... 167*
*Abb. 82: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Kiel ..... 168*
*Abb. 83: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Gettorf/ Eckernförde ..... 169*
*Abb. 84: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Raisdorf/ Schönberg/Lütjenburg ..... 169*
*Abb. 85: Entlastung des Kieler Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall ..... 170*
*Abb. 86: Entlastung des Regionalen Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall ..... 171*
*Abb. 87: $CO_2$-Einsparpotenziale im Klimaschutzszenario ..... 173*
*Abb. 88: Modal Split der gesamten KielRegion - Analyse 2015, Prognose-Nullfall, Klimaschutzszenario und Ziele des Masterplans Mobilität ..... 174*
*Abb. 89: Steuerungsfunktion der Evaluation im Umsetzungsprozess ..... 175*
*Abb. 90: Konzept der Prozessevaluation ..... 177*
*Abb. 91: Indikatoren aus Mobilitätserhebungen, Verkehrserhebungen und Emissionsberechnungen ..... 181*
*Abb. 92: Indikatoren aus Statistiken und Messungen ..... 182*
*Abb. 93: Anschreiben der Online-Befragung zum Masterplan Mobilität ..... 186*

# 1 Einleitung

In der KielRegion sind die gesellschaftlichen Herausforderungen im Bereich der Mobilität greifbar. Klimaschutz und -anpassung sind gerade in der Küstenregion die zentrale Zukunftsaufgabe. Daneben ist der demographische Wandel, aber auch die enger werdenden Spielräume der öffentlichen Hand und die damit einhergehenden Herausforderungen zur Erhaltung der Infrastruktur und zur Finanzierung des ÖPNV zu benennen. Für die Region stellt das Thema Mobilität und die Erreichbarkeit neben dem Bereich der Lebensqualität auch als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination eine zentrale Aufgabe dar. Gleichzeitig eröffnen sich auch Chancen durch nachhaltige Mobilität und neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Mobilitätssystems. In der KielRegion soll mit dem Masterplan eine 'Moderne Mobilität' entwickelt werden.

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept, das in einem umfassenden Beteiligungsverfahren erarbeitet wurde. Neben der Politik, Fachplaner*innen und verschiedenen Akteuren aus der Region haben sich auch Bürger*innen auf öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen eingebracht.

Projektpartner des Masterplans sind die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel und die NAH.SH. Außerdem wird der Masterplan Mobilität von der IHK zu Kiel und dem Land Schleswig-Holstein unterstützt. Der Masterplan Mobilität gehört zu den Leitprojekten, die im Regionalen Entwicklungskonzept für die KielRegion entwickelt wurden. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert das Projekt als Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Das Ziel des Masterplans ist die Entwicklung von Mobilitätslösungen für Städte und Gemeinden der KielRegion und die Prüfung der Möglichkeiten einer gemeinsamen Mobilitätsplanung. Der Masterplan Mobilität für die KielRegion zeigt den Weg auf, um die qualitativen und quantitativen Ziele, die im Rahmen des Masterplans für die Region definiert wurden, zu erreichen. Dazu umfasst er Handlungsstrategien und einen Maßnahmenkatalog. Die Empfehlungen der Gutachter*innen ermöglichen Synergien im Bereich der Mobilitätsplanung zu heben, moderne Mobilität durch eine strategische Umsetzung zu erreichen, die Klimaschutzziele einzuhalten sowie die KielRegion als Lebens-, Wirtschafts- und Tourismusregion zu stärken.

*Abb. 1: Ziel des Masterplans Mobilität für die KielRegion*

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde eine aufwändige Analyse und umfangreiche Erhebungen durchgeführt, auf deren Grundlage die Konzeptentwicklung erfolgt ist. Zu den unterschiedlichen Meilensteinen wurden dafür verschiedene methodische Vorgehensweisen angewendet.

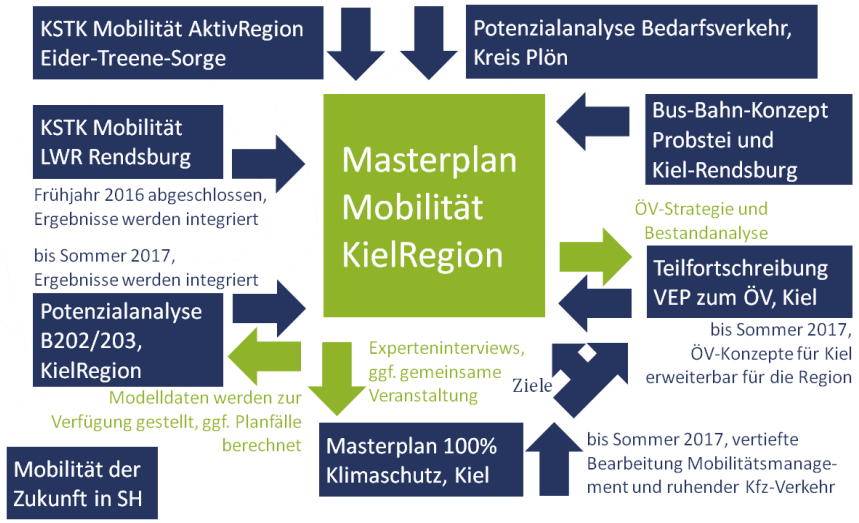
Im ersten Schritt wurden vorliegende Materialien und Konzepte aus der Region zusammengetragen und gesichtet. Zudem wurden Mobilitätsdaten ausgewertet und aufbereitet. Diese Vororientierung wurde in einer regionalen Stärken- und Schwächen-Analyse zusammengeführt und als Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität durch die KielRegion veröffentlicht[1].

Während der gesamten Bearbeitung des Masterplans Mobilität wurden laufende Projekte und Entwicklungen (vgl. 1.1) berücksichtigt sowie eine umfangreiche Akteursbeteiligung umgesetzt (vgl. 1.2.). Parallel ist ein regionales Verkehrsmodell entwickelt worden, das bei der Strategie- und Maßnahmendefinition als Analysewerkzeug genutzt wurde und im Rahmen des Umsetzungsprozesses verwendet werden kann (vgl. 1.3).

## 1.1 Andere Projekte

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion wurde parallel zu unterschiedlichen Projekten und Konzepten in der gesamten Region erarbeitet. Zum Teil sind aus den anderen Konzepten Ergebnisse in den Masterplan eingeflossen oder es wurden Daten aus dem Masterplan im Rahmen anderer laufender oder anstehender Projekte genutzt. Konzepte, bei denen ein Austausch bzw. Abgleich der Ergebnisse stattgefunden hat, sind die Potenzialanalyse B202/203, das Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel, die Potenzialanalyse zum Bedarfsverkehr im Kreis Plön, der Masterplan 100 % Klimaschutz Kiel sowie das Gutachten des Landes Schleswig-Holstein „Mobilität der Zukunft Schleswig-Holstein“ (vgl. Abb. 2).

*Abb. 2: Synergien mit parallel laufenden Projekten*




Während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans haben sich weitere Entwicklungen ergeben, die in der Konzeption des Masterplans berücksichtigt wurden (vgl. Abb. 3). Insbesondere wurden neue Personalstellen in den Gebietskörperschaften geschaffen, die Mobilitätsthemen bearbeiten. In den beiden Kreisverwaltungen betrifft dies die ÖPNV-Planung, in der Landeshauptstadt Kiel den Bereich Mobilitätsberatung. Darüber hinaus wurde im Kreis Rendsburg-Eckernförde die Zukunftsstrategie des Kreises verabschiedet und zur Umsetzung eine Personalstelle eingerichtet. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg werden durch die Entwicklungsagentur Maßnahmen

[1] Der Zwischenbericht zum Masterplan steht auf der Webseite der KielRegion zum Download zur Verfügung (www.kielregion.de/mobil).

aus dem Klimaschutzteilkonzept umgesetzt und durch eine*n Mobilitätsmanager*in betreut. Projekte, die teilweise vorbereitet werden oder anstehen, betreffen die Neuaufstellung der regionalen Nahverkehrspläne sowie die Planung der ÖPNV-Überlandverkehre im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Bei der Erstellung der Konzeptionen wird die Berücksichtigung der regionalen Strategie sowie des Verkehrsmodells (vgl. Kap. 1.3) empfohlen.

*Abb. 3: Weitere berücksichtigte Projekte und Entwicklungen in der KielRegion*

## 1.2 Akteursbeteiligung

In der KielRegion ist eine Vielzahl von Akteuren im Bereich der Verkehrsplanung engagiert. Über die unterschiedlichen Fachbereiche und Planungsebenen hinaus sind auch Politik, Verbände und ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen mit dem Thema Mobilität beschäftigt.

Um ein tragfähiges Handlungskonzept mit dem Masterplan Mobilität zu erreichen, wurde der Prozess durch eine intensive Akteursbeteiligung begleitet. Mit differenzierten Formaten, die zu den unterschiedlichen Meilensteinen stattgefunden haben, wurden insgesamt ca. 750 Akteure bewegt.

*Abb. 4: Akteursbeteiligung im Projektablauf*

### 1.2.1 Regionalkonferenzen

Mit der Auftaktveranstaltung zum Masterplan im Rahmen der Regionalkonferenz der KielRegion GmbH am 07. Juli 2016 in Eckernförde hat der öffentliche Beteiligungsprozess begonnen[2]. In vier unterschiedlichen Arbeitsgruppen wurden Mobilitätsprojekte vorgestellt und durch die Teilnehmer*innen bewertet sowie eigene Projektideen für die Region eingebracht. Die Anregungen sind in die Strategie- und Maßnahmenkonzeption eingeflossen.

*Abb. 5: Regionalkonferenzen der KielRegion im Jahr 2016 und 2017*

Ein Jahr darauf wurden im Rahmen der Regionalkonferenz der KielRegion am 05. Juli 2017 auf Schloss Bredeneek zum Abschluss der Akteursbeteiligung die Ergebnisse präsentiert. Die entwickelten Maßnahmen wurden zur Diskussion gestellt und interessierte Akteure für die Umsetzung gesucht.

Die Regionalkonferenzen haben der Akteursbeteiligung zum Masterplan Mobilität einen prominenten Rahmen geboten. Mobilität ist inzwischen in der KielRegion als zentrales Thema etabliert und hat an Fahrt aufgenommen.

[2] Die Dokumentationen der Regionalkonferenzen stehen auf der Webseite der KielRegion zum Download zur Verfügung (www.kielregion.de).

### 1.2.2 Projektteam

Die Erarbeitung des Masterplans Mobilität erfolgte von Beginn an in einer regelmäßigen Abstimmung mit einem Projektteam. Es waren neben den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön, die Landeshauptstadt Kiel, die KielRegion GmbH, die NAH.SH, das Land Schleswig-Holstein, die IHK zu Kiel sowie zeitweise die AktivRegion Eider-Treene-Sorge vertreten. Die organisatorische Leitung des Masterplans auf Seiten der Auftraggeber oblag der KielRegion, während die inhaltliche Federführung durch das Tiefbauamt der LH Kiel wahrgenommen wurde. Die regelmäßigen Projektteamsitzungen erfolgten zur zeitlichen und inhaltlichen Abstimmung der Erarbeitungsschritte. Zudem hat das Projektteam die Durchführung der unterschiedlichen Beteiligungsformate unterstützt.

Für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan wird die Fortsetzung dieses Gremiums empfohlen. Durch regelmäßige Treffen können aktuelle Entwicklungen unter den Akteuren abgestimmt sowie eine kontinuierliche, fachliche Steuerung des Umsetzungsprozesses gewährleistet werden (vgl. Kap. 5.5).

### 1.2.3 Experteninterviews

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden ca. 20 Gespräche mit insgesamt über 60 relevanten Akteuren aus der Region als Experteninterviews geführt, um die Herausforderungen zukünftiger Mobilität, Erwartungen an den Masterplan und laufende Projekte abzufragen. Zudem wurden bestehende Kooperationen und Vernetzungen sowie Projektideen für eine klimafreundliche Mobilität in der KielRegion analysiert. Die Gesprächsrunden selbst sollten auch zur Vernetzung der Akteure beitragen, die für die spätere Umsetzungsphase des Masterplans von hoher Bedeutung ist. Die Erkenntnisse der Experteninterviews haben bei der regionalen Analyse der Stärken und Schwächen zum Thema Mobilität eine wichtige Grundlage gebildet. Sie wurden auch bei Potenzialanalyse und Festlegung der regionalen Strategien aufgegriffen.

*Abb. 6: Experteninterviews im Rahmen der Bestandsanalyse*

### 1.2.4 Projektbeirat

Der Projektbeirat tagte als Gremium jeweils zu den drei Meilensteilen des Masterplans (Ziele und Bestandsanalyse, Handlungsstrategien, Maßnahmenkonzept). Eingeladen waren alle verkehrspolitisch relevanten Akteure aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Interessenvertretungen, dem Gemeindetag Schleswig-Holstein sowie dem Wirtschafts- und Umweltministerium zur Qualitätssicherung und inhaltlichen Abstimmung.

### 1.2.5 Fachplanungskreis

Im Fachplanungskreis wurden die fachplanerische Ebene der Verwaltungen und die AktivRegionen ebenfalls zu den Meilensteinen beteiligt. Damit wurde die Bearbeitung des Masterplans mit der kommunalen Ebene, die für Planung und Umsetzung von lokalen Mobilitätsthemen zuständig ist, rückgekoppelt.

### 1.2.6 Planungswerkstätten

Im Rahmen der Potenzialanalyse haben ab November 2016 vier Planungswerkstätten stattgefunden, bei denen neben den eingebundenen Akteuren auch Bürger*innen eingeladen und beteiligt wurden.

*Abb. 7: Schwerpunktthemen der Planungswerkstätten*

In den vier Planungswerkstätten wurden erste Handlungsstrategien vorgestellt. Diese wurden in der Diskussion konkretisiert, ergänzt oder angepasst. Die Anregungen sind in die Zusammenstellung der Handlungsstrategien eingeflossen. Die Planungswerkstätten haben in Preetz, Rendsburg, Schönberg und Kiel stattgefunden und mit insgesamt mehr als 200 Teilnehmer*innen eine hohe Beteiligung erreichen können. Dokumentationen zu allen Planungswerkstätten können auf der Website der KielRegion abgerufen werden.

***1. Planungswerkstatt***

In der Stadt Preetz wurden in der ersten Planungswerkstatt die Schwerpunktthemen „Nahmobilität“ und „Benutzen statt Besitzen“ behandelt. Die Workshops haben sich mit den Themenfeldern Fußverkehrsförderung, Regionaler Radverkehr, Sharing Angebote (Carsharing, Bikesharing und Dorfautos) sowie dem Mitfahren und Mitnehmen befasst.

***2. Planungswerkstatt***

In der Stadt Rendsburg erfolgte die Planungswerkstatt zu den Schwerpunktthemen „Wirtschaftsverkehr“ und „Einfach mobil“ mit Workshops zu den Themenfeldern Betriebliches Mobilitätsmanagement, Wirtschafts- und Lieferverkehr, Gästekarte, Mobilkarte und Kommunikation.

***3. Planungswerkstatt***

In der Gemeinde Schönberg wurde die Planungswerkstatt zum Schwerpunktthema „Öffentlicher Verkehr“ mit Workshops zu den Themenfeldern Starke Achsen im ÖPNV-System, Zubringer zum ÖPNV und Fördeschifffahrt angeboten.

***4. Planungswerkstatt***

In der Landeshauptstadt Kiel wurde das Schwerpunktthema "Klimafreundliche Mobilität" in der Planungswerkstatt zusammen mit dem Projekt 100 % Klimaschutz Kiel angeboten. Die Workshops haben die Themenfelder Flexibel mobil ohne Auto, Klimafreundlich zur Arbeit, Nutzung der Elektromobilität und Leistungsfähiger ÖPNV betrachtet.

### 1.2.7 Online Beteiligung der Kommunen

Mit einer Online-Befragung der Ämter, Städte und Gemeinden in der KielRegion wurden zwischen April und Juni 2017 unterschiedliche Themen abgefragt. Über die Umfrage wurden allgemeine Erkenntnisse über die Bedeutung des Themas Mobilität in den kommunalen Verwaltungen gewonnen und konkrete Projektideen und Umsetzungsinteressen ermittelt. In Vorbereitung für die Umsetzungsphase wurden konkrete Ansprechpartner*innen angegeben, die themenspezifisch angesprochen werden sollen. Die Dokumentation Online-Befragung der Kommunen ist in der Anlage mit anonymisierten Ergebnissen beigefügt.

## 1.3 Erstellung des Verkehrsmodells als Analysetool

Im Rahmen des Masterplans wurde ein regionales Verkehrsmodell erstellt. Ein Verkehrsmodell bildet die Verkehrsverflechtungen zwischen Teilräumen, sogenannten Verkehrszellen, differenziert nach Wegezwecken und Verkehrsmitteln ab. Für die KielRegion wurde ein Verkehrsmodell mit 950 Verkehrszellen entwickelt. Zur Analyse der Verkehrsströme in der KielRegion wurde im Jahr 2013 die Haushaltsbefragung „SrV“[3] durchgeführt und die Daten aufbereitet. Auf Basis dieser Haushaltsbefragung konnten eine Reihe von Auswertungen zum Mobilitätsverhalten in der Region durchgeführt werden.

Das Verkehrsmodell basiert zudem auf Verhaltensparametern, aktuellen und prognostizierten Strukturdaten (z. B. Arbeitsplätze, Einwohner, Einzelhandel etc.), der Siedlungsstruktur und dem vorhandenen Verkehrsangebot. Die Ver-

[3] Die Mobilitätsbefragung SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen in Städten) wurde durch die TU Dresden in über 4.000 Haushalten durchgeführt. Dabei wurden die Personen im Haushalt gebeten, an einem vorgegebenen Stichtag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) alle Aktivitäten zu notieren, die sie außer Haus durchgeführt haben sowie Informationen über Länge, Dauer und benutzte Verkehrsmittel auf den Wegen zu diesen Aktivitäten zu berichten.

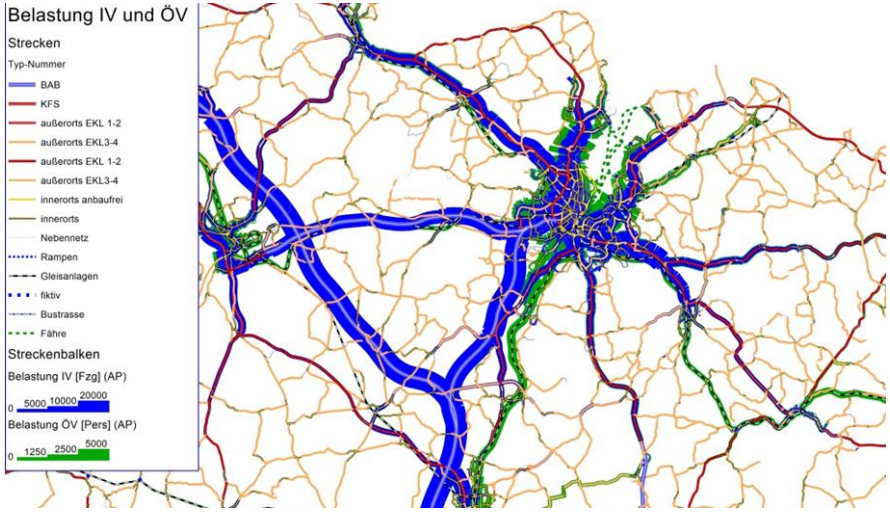
kehrsmodellierung erfolgt auf Verkehrszellenbasis und bildet das räumliche und verkehrliche Verhalten auf gesamtstädtischer und regionaler Ebene modellhaft ab. Dabei werden die Aktivitäten von 33 verhaltensähnlichen Personengruppen (z. B. Schüler*innen, Erwerbstätige, Rentner*innen mit und ohne Pkw-Verfügbarkeit) abgebildet.

In einer ersten Stufe wird die Verkehrserzeugung berechnet – also abgeschätzt, wie viele Wegeketten die Einwohner*innen einer Verkehrszelle zu bestimmten Wegezwecken (Arbeit, Schule, Einkauf, Erledigung, Freizeit) unternehmen. In einer zweiten Modellstufe wird simuliert, welche Ziele zum Arbeiten, zur Ausbildung oder zum Einkaufen aufgesucht werden. In einer dritten Stufe wird abgeschätzt, welches Verkehrsmittel bei einer Fahrt von A nach B gewählt wird. Dies hängt wesentlich von den Reisezeiten und Angebotsqualitäten (Fahrzeit, Umsteigehäufigkeit, Parksituation) der verschiedenen Verkehrsmittel sowie von der Pkw-Verfügbarkeit der Personen ab.

Schließlich werden die so berechneten Verkehrsstrom-Matrizen mit dem Pkw und dem ÖPNV auf das Verkehrsnetz umgelegt (vgl. Abb. 8). Im ÖPNV zeigt sich die besondere Bedeutung der innerstädtischen Hauptachsen in der Stadt Kiel, der Bahnachsen sowie einiger starker Regionalbus-Achsen.

Zudem wurde ein Wirtschaftsverkehrsmodell aufgebaut, das die dienstlichen Pkw- und Lkw-Touren von den Betriebsstandorten in der Region aus zu anderen Betrieben, Kunden und logistischen Knoten simuliert. Des Weiteren wurden aus dem landesweiten Verkehrsmodell des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Daten zum Durchgangsverkehr abgeleitet. Die so berechneten Pkw- und Lkw-Matrizen wurden auf das Straßennetzmodell umgelegt.

*Abb. 8: Verkehrsmengen im Straßennetz*[4]




Mithilfe des Verkehrsmodells sind nun quantitative Abschätzungen der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsentwicklungen sowie der Wirkungen von Maßnahmen und Handlungskonzepten möglich. Es ist daher ein wichtiges Werkzeug für vergleichende Betrachtungen von Bau- und Verkehrsvorhaben im Hinblick auf deren verkehrliche Wirkung. Im Zusammenhang einer integrierten Planung kann das Verkehrsmodell in der KielRegion so z. B. für Erreichbarkeitsanalysen, im Bereich der Flächenentwicklung, für die ÖPNV-Planung, zur Bewertung von Maßnahmen im Straßennetz aber auch im Bereich von Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt werden. Mit dem Maßnahmenkonzept wird daher eine Perspektive für die Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells für die KielRegion aufgezeigt.

[4] Die Lesbarkeit einiger Abbildungen im Endbericht Masterplan Mobilität ist aufgrund der Größe eingeschränkt. Eine Zusammenstellung dieser Abbildungen im Großformat findet sich in einem gesonderten Dokument.

# 2 Zielkonzept

Durch das Zielkonzept wird die strategische Ausrichtung des Masterplans definiert. Es dient als Bewertungsmaßstab für die Entwicklung von Maßnahmen.

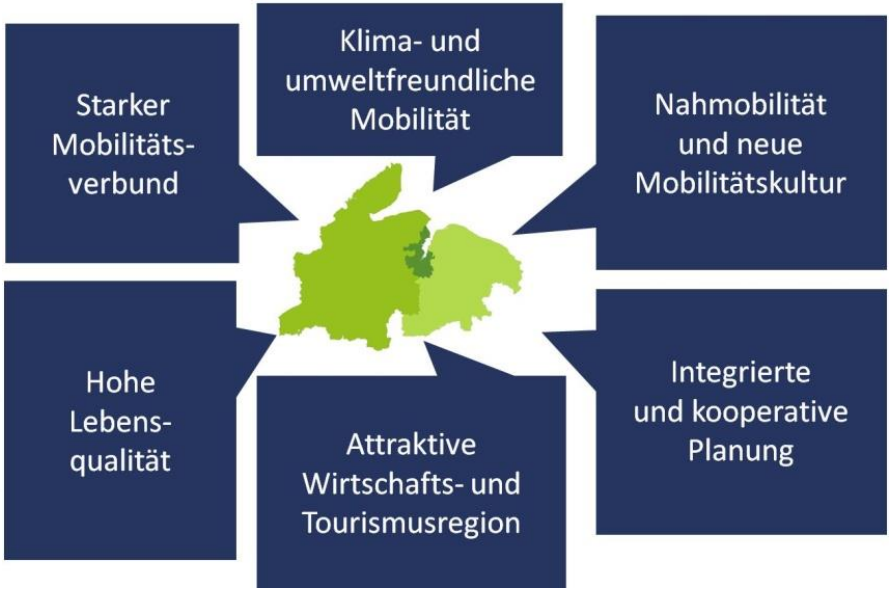
Die Grundlage der Entwicklung des Zielkonzepts bildet das Regionale Entwicklungskonzept der KielRegion. Zudem sind die Ergebnisse aus der Vorstudie zum Masterplan sowie die Erwartungen aus der Facharbeitsgruppe Verkehr und der Regionalkonferenz 2015 berücksichtigt. Auch Nahverkehrspläne und Verkehrsentwicklungspläne aus der Region wurden bei der Zielfestlegung aufgegriffen.

Das Zielkonzept gliedert sich in qualitative und quantitative Ziele, die mit dem Projektteam abgestimmt und auf der Regionalkonferenz 2016, im Fachplanungskreis sowie im Projektbeirat zur Diskussion gestellt wurden.

## 2.1 Qualitative Ziele

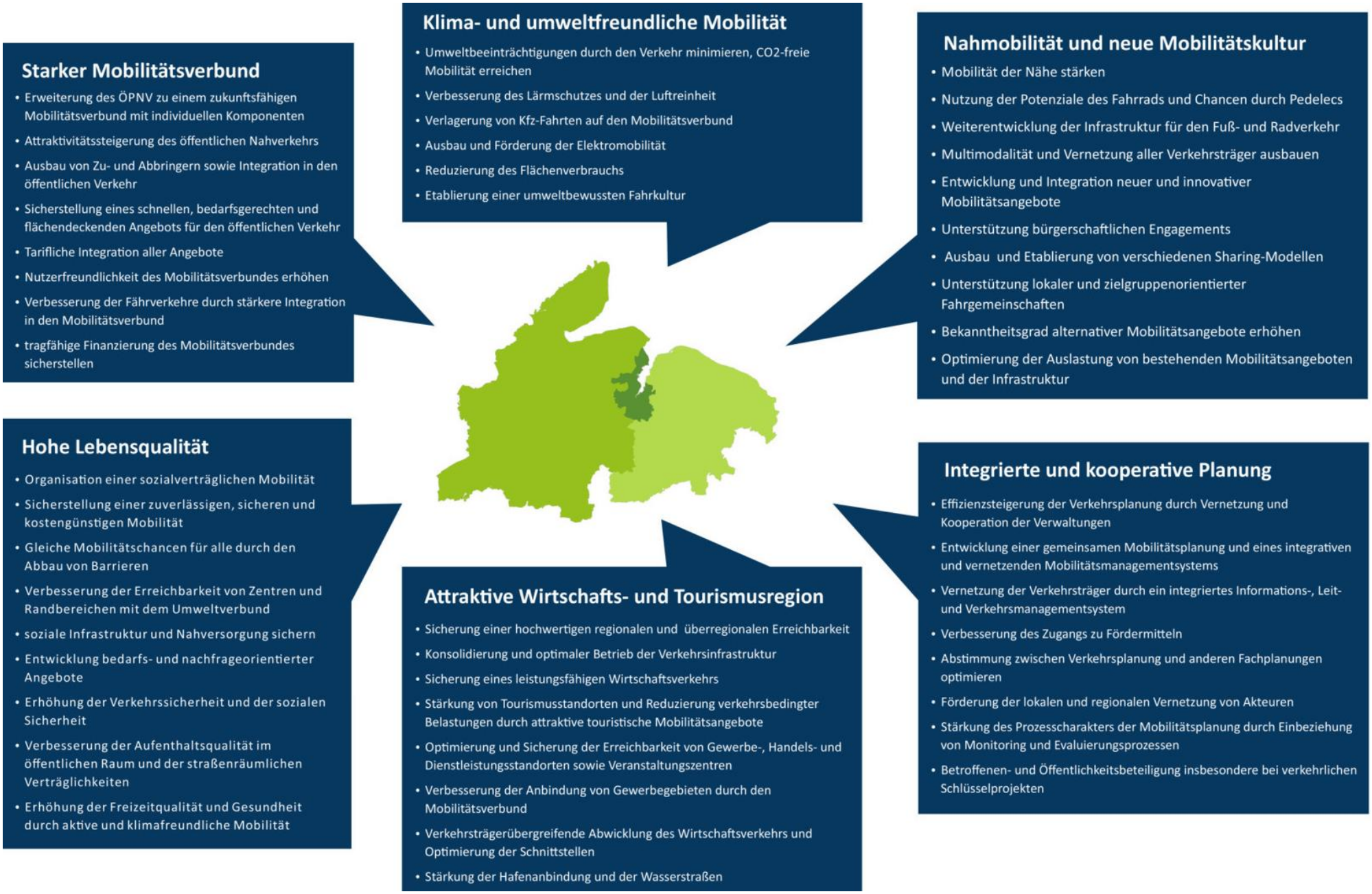
Das qualitative Zielkonzept des Masterplans gliedert sich in sechs Zielfelder, die in weiteren Unterzielen genauer definiert sind (vgl. Abb. 9). Die Zielfelder umfassen die klima- und umweltfreundliche Mobilität, einen starken Mobilitätsverbund, eine hohe Lebensqualität, eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion, das Thema Nahmobilität und neue Mobilitätskultur sowie eine integrierte und kooperative Planung.

*Abb. 9: Zielfelder für den Masterplan Mobilität KielRegion*




Die Zielfelder des Masterplans sind nicht gewichtet und werden mit gleicher Priorität behandelt. Die Unterziele sind den einzelnen Zielfeldern zugeordnet, adressieren allerdings zum Teil mehrere Zielfelder und können nicht isoliert betrachtet werden.

Abb. 10: Zielkonzept ‚Moderne Mobilität'



## 2.2 Quantitative Ziele

Die Festlegung der quantitativen Ziele für den Masterplan Mobilität setzt die Zielsetzungen auf EU- und Bundesebene in der KielRegion um. Mit dem Klimaschutzabkommen in Paris (2015) wurden für die zweite Hälfte des Jahrhunderts Netto-Null Treibhausgasemissionen vereinbart.

Ausgehend von dem Analysefall im Jahr 2015 bis zum Jahr 2035 ist für die $CO_2$-Trendentwicklung ohne regionale Maßnahmen zu erwarten, dass sich durch externe Faktoren die $CO_2$-Emissionen des Verkehrs durch effizientere Fahrzeuge und alternative Antriebe um ca. 20 % reduzieren[5] (vgl. Abb. 11). Für weitere $CO_2$-Reduzierungen bedarf es regionaler Maßnahmen, die durch den Masterplan dargestellt werden sollen.

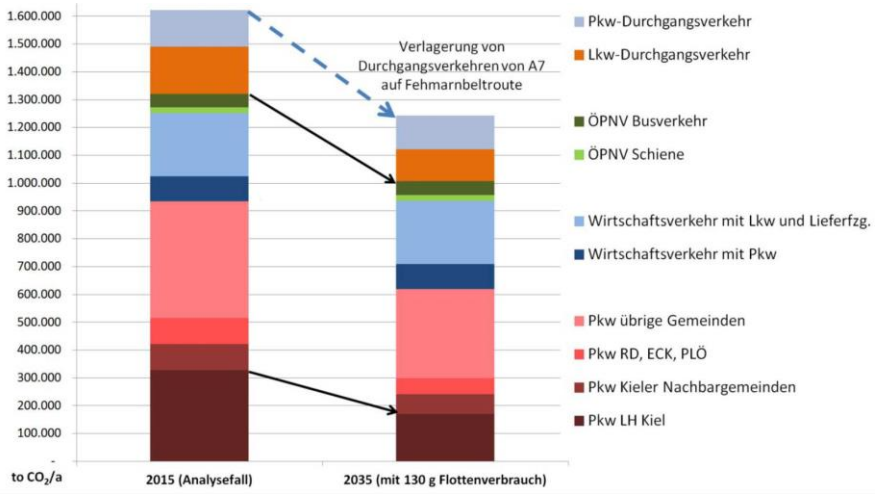
Das quantitative Ziel des Masterplans Mobilität ist eine Reduktion der $CO_2$-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35 %. Die $CO_2$-Reduzierung entspricht einem jährlichen Rückgang um ca. 2 % und bedarf einer Reduktion der Kfz-Fahrleistung um insgesamt etwa 25 %.

Eine Reduzierung der Kfz-Fahrleistung bedeutet außerdem Synergien in folgenden Bereichen:

- weniger Staus
- weniger Unfälle
- weniger Lärm
- weniger Luftschadstoffe
- geringere Mobilitätskosten für die Menschen in der Region
- Spielräume für die verträgliche Umgestaltung von Straßen

Für die Erreichung des Ziels sind die anzusetzenden Handlungsschwerpunkte die Reduzierung der Wegelängen durch das Leitbild „Stadt/Region der kurzen Wege“ sowie eine verstärkte Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Mobilitätsverbund.

*Abb. 11: Analysefall und $CO_2$-Trendentwicklung in der KielRegion*




[5] Die Einschätzung beruht auf den Prognosen des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) Version 3.3 des Umweltbundesamtes (UBA 2017). Dieses geht für den Zeitraum 2015-2030 bei Pkw von einer Reduktion der Flottenemissionen um 24 %, bei leichten Nutzfahrzeugen von einer Reduktion um 9 % und bei schweren Nutzfahrzeugen von einem Zuwachs um 2 % aus. Berücksichtigt man die Anteile von Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen in der KielRegion, ergibt dies eine Reduktion der Gesamt-Flottenemissionen von 19 % bis 2030. Die Flottenemissionen meinen hier die durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen je gefahrenen km durch alle in 2015 bzw. 2030 betriebenen Fahrzeuge incl. Emissionen der Vorkette.

Für die Veränderung im Modal Split bedeutet das eine Zunahme des Mobilitätsverbund-Anteils in der KielRegion von 48 % auf 60 % (vgl. Abb. 12). Der Mobilitätsverbund umfasst den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Starke Zunahmen im Mobilitätsverbund sind insbesondere im Radverkehr mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 21 % sowie im ÖPNV mit einer Zunahme von 8 % auf 13 % erforderlich. Zudem ist bis zum Jahr 2035 eine Erhöhung des Pkw-Besetzungsgerades von 1,3 auf 1,4 erforderlich.

Die Zielsetzung muss allerdings regional differenziert werden, da die Voraussetzungen und Potenziale regional unterschiedlich sind (vgl. Abb. 14).

*Abb. 12: Ziel zur Modal Split-Veränderung bis zum Jahr 2035*

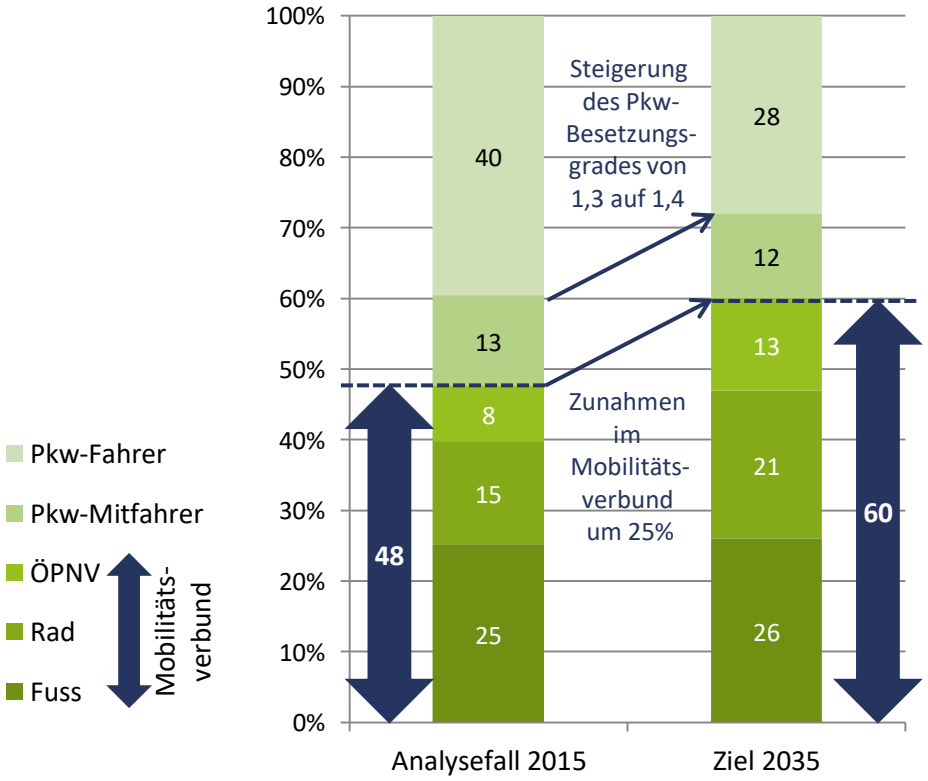
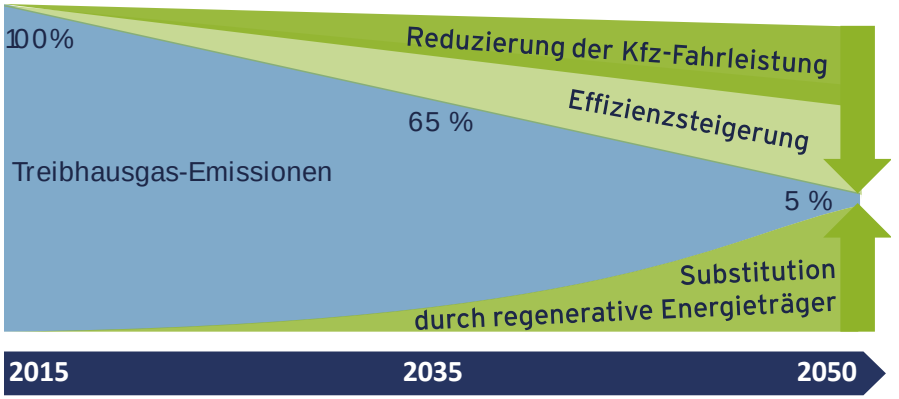


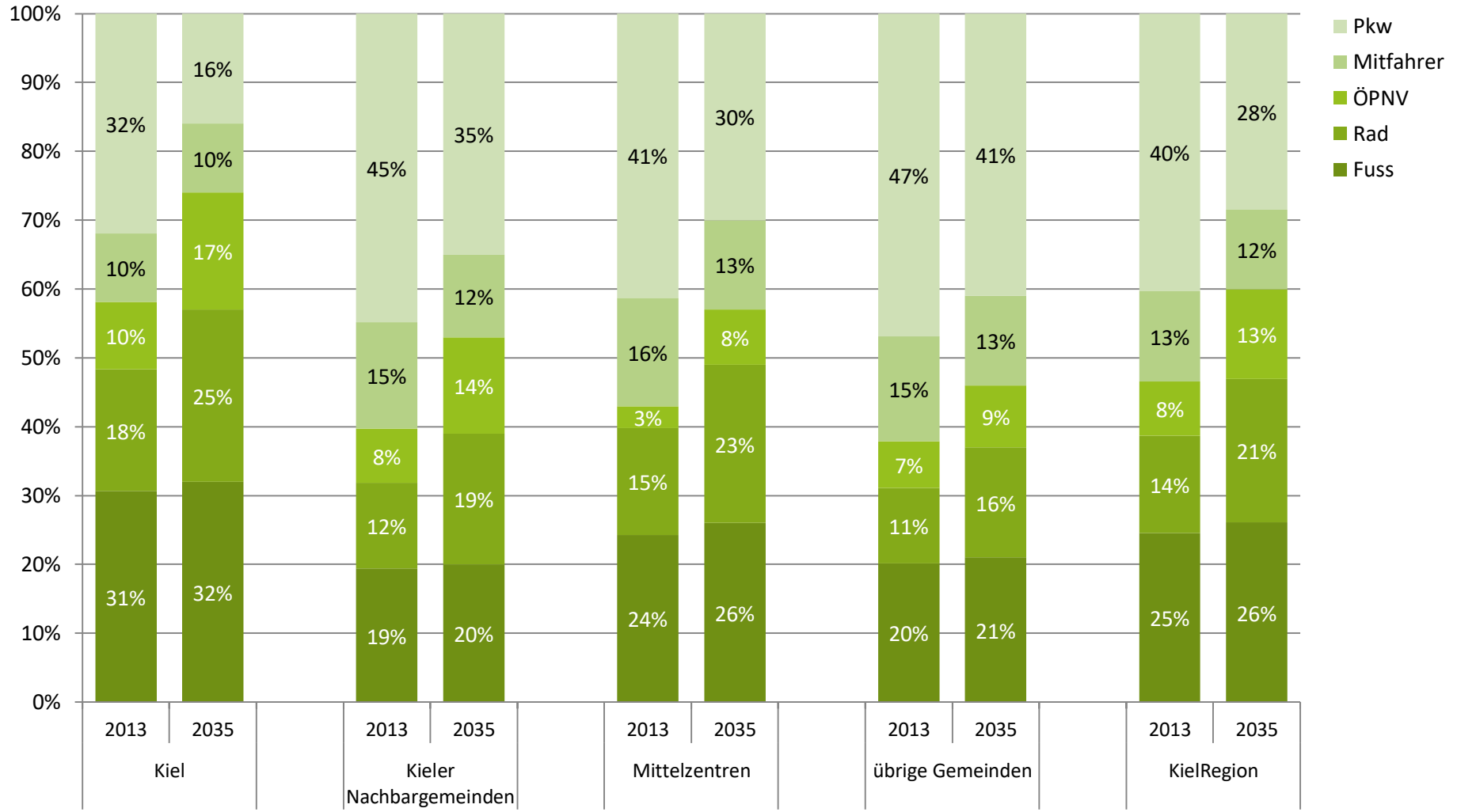

*Abb. 13: Ziel zur $CO_2$-Reduktion bis zum Jahr 2035 und 2050*




Um die Ziele zur CO2-Reduktion erreichen zu können, ist neben der Veränderung des Modal Split zudem eine Verringerung der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr erforderlich, in unterschiedlichem Maße abhängig von den Gebietstypen (vgl. Abb. 15). Die Landeshauptstadt Kiel sollte einen Rückgang der Fahrleistung von etwa 40 % aufweisen. Die Kfz-Fahrleistung wird sich in den Mittelzentren und Plön um etwa 25 % und in den weiteren Gemeinden um 15 % reduzieren müssen (vgl. Abb. 15). Die ausgewiesenen Ziele bis zum Jahr 2035 werden durch den Masterplan mit entsprechenden Maßnahmen hinterlegt, die aufzeigen, welche Anstrengungen erforderlich sind, um das Ziel erreichen zu können.

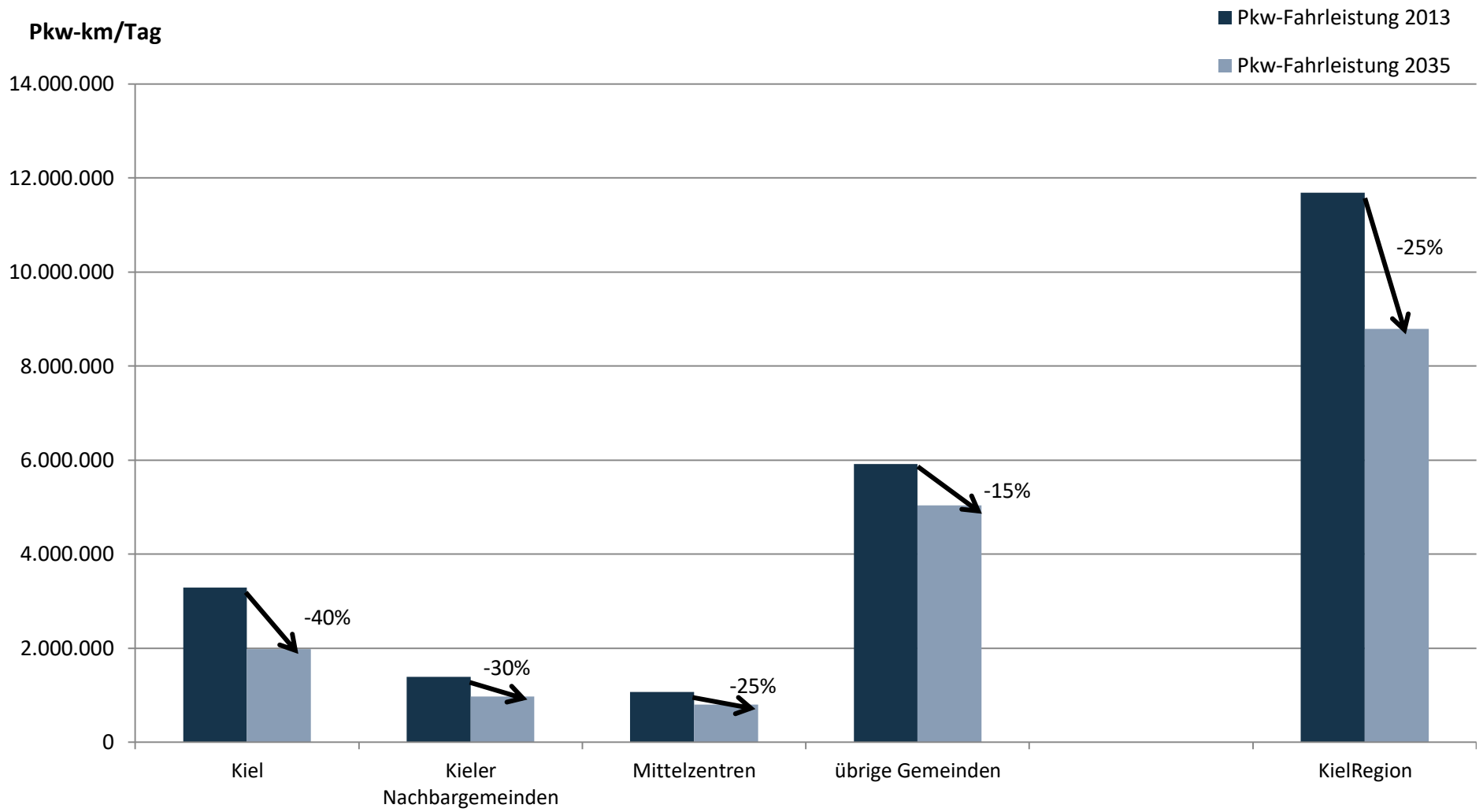
Ein weiteres Ziel wird bis zum Jahr 2050 mit einer verkehrsbedingten $CO_2$-Reduzierung von 95 % angesetzt. Die Zielerreichung ist aber auch von externen Faktoren abhängig, die von der Region nicht beeinflusst werden können.

*Abb. 14: Modal Split der Wege der Einwohner*innen der unterschiedlichen Teilräume der KielRegion*




Quelle: eigene Berechnung nach SrV 2013

*Abb. 15: Pkw-Fahrleistung der Einwohner*innen der unterschiedlichen Teilräume der KielRegion im Jahr 2013 und die Zielsetzung bis 2035*




Quelle: eigene Berechnung nach SrV 2013

# 3 Prognose und Potenziale

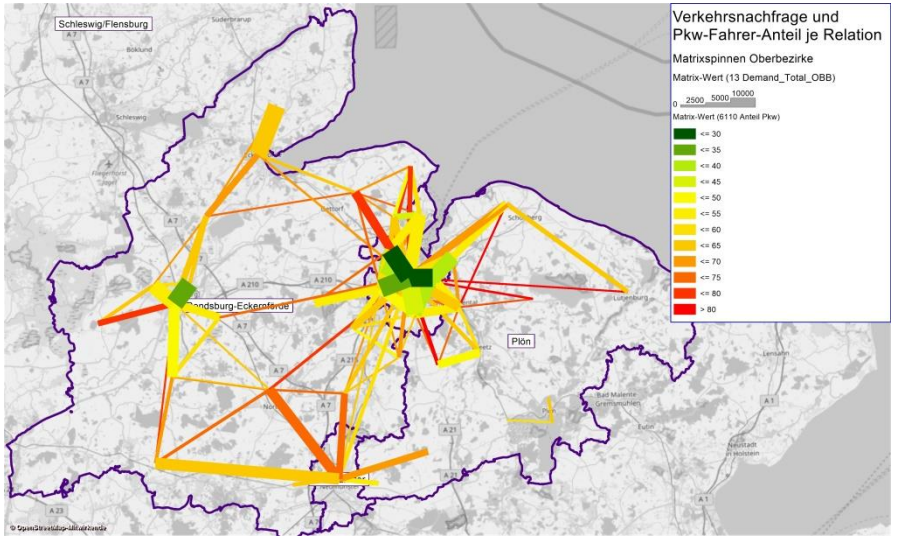
Die in Kapitel 1.2.7 definierten Verlagerungsziele stellen eine Herausforderung für die Maßnahmenkonzeption dar.

Der angestrebte Rückgang des Pkw-Anteils an allen Wegen von 40 % auf 28 % bedeutet, dass in der KielRegion täglich rund 275.000 Pkw-Fahrten auf den Mobilitätsverbund verlagert werden müssen. Somit müsste der ÖPNV rund 125.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag in der Region befördern und weitere 150.000 zusätzliche Wege müssten mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß anstatt mit dem Pkw zurückgelegt werden oder durch eine Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads vermieden werden.

Zur Erreichung der festgelegten Ziele ist es daher wichtig zu identifizieren, wo Potenziale für die angestrebten Verlagerungseffekte bestehen. Das Verkehrsmodell stellt hierfür ein ideales Werkzeug dar, da in diesem alle Verkehrsströme der Region kleinteilig nach Personengruppen, Wegezwecken und Aktivitäten differenziert vorliegen. Für die Ermittlung der grundsätzlichen Potenziale stellt vor allem das Verhältnis von Gesamtwegen und dem Anteil des Pkw-Verkehrs (differenziert nach Relationen) einen adäquaten Indikator dar. Aus dieser Auswertung wird ersichtlich auf welchen Relationen der Mobilitätsverbund bereits heute über signifikante Marktanteile verfügt und auf welchen Relationen die Anteile sehr gering sind. In einem Folgeschritt kann hiernach abgewogen werden, auf welchen Korridoren besonders günstige Rahmenbedingungen für eine Aktivierung der Nachfragepotenziale bestehen.

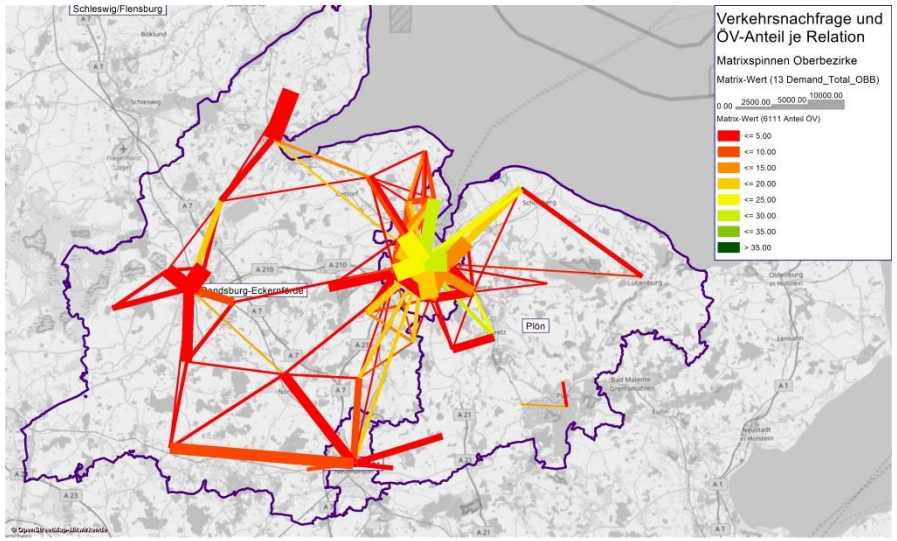
So bestehen die stärksten Verflechtungen innerhalb von Kiel und zwischen Kiel und den Nachbargemeinden. Zwischen Kiel-Mitte und den angrenzenden Stadtteilen werden teilweise weniger als 30 % aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Niedrige Pkw-Anteile gibt es auch zwischen Rendsburg und Büdelsdorf. Auf anderen Relationen – sowohl innerhalb von Kiel, z. B. in den Kieler Norden, von Kiel in viele Umlandgemeinden sowie innerhalb des Umlands wird ein sehr hoher Pkw-Fahrer-Anteil am Modal Split erreicht, da es wenig attraktive Mobilitätsalternativen gibt (vgl. Abb. 16).

*Abb. 16: Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe)*




Aus dem Kieler Osten und Norden in Richtung der Kieler Innenstadt hat der ÖV einen relativ hohen Marktanteil. Auf vielen auch nachfragestarken Relationen liegt der Marktanteil des ÖPNV hingegen bei unter 10 %. Insgesamt ist der ÖV-Anteil im Vergleich zu vielen anderen Städten vergleichbarer Größenordnung in der KielRegion heute noch relativ gering. Hier bestehen hohe Verlagerungspotenziale, wenn es gelingt ein attraktives Angebot bereitzustellen und zu vermarkten (vgl. Abb. 17)

*Abb. 17: Verkehrsnachfrage zwischen den Bereichen der Stadt Kiel und den Umland-Gemeinden/Ämtern (Balkendicke) und ÖV-Anteil (Farbe)*




Im Zuge der Maßnahmenkonzeption können Erfolgsfaktoren der Relationen mit hohem Marktanteil auf die Verbindungen mit geringem Marktanteil übertragen werden. Zudem kann eine Abschätzung erfolgen, welche Wegemengen bei einem entsprechenden Angebot potenziell verlagerbar sind. Mit weiteren Einflussgrößen wie Investitions- und Betriebskosten und weiteren Effekten können in der Maßnahmenkonzeption somit iterativ die Maßnahmen und Maßnahmenbündel identifiziert werden, die in besonders hohem Maße zur Zielerreichung beitragen können.

Die Umsetzung eines Maßnahmenkonzepts wird eine lange Zeit in Anspruch nehmen. Da sich in diesem Zeitraum in vielen Teilbereichen die Rahmenbedingungen verändern werden, wäre ein reiner Abgleich mit den Rahmenbedingungen und Modelldaten des Analysejahres 2015 nicht sinnvoll. Daher wird der Modellstand der Analyse für den Prognosehorizont als fortgeschrieben. Da die vorliegenden Bevölkerungsprognosen des statistischen Landesamtes und der Kreise nur bis zum Jahr 2030 reichen, wurde der Prognose-Nullfall (Szenario ohne weitere Maßnahmen) für das Jahr 2030 berechnet und weicht somit geringfügig vom eigentlichen Zielhorizont 2035 (vgl. Kap. 1.2.7) ab. Da jedoch in den anderen Teilbereichen des Prognose-Nullfalls zwischen 2030 und 2035 keine gravierenden Veränderungen vorhersehbar sind, ist diese Abweichung vertretbar.

Durch den Prognose-Nullfall werden die Wirkungen, die ohne weitere Maßnahmen ohnehin eintreten, im Modell bereits enthalten. Die Wirkung der im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen wird somit um die veränderten Rahmenbedingungen bereinigt, sodass sowohl bei der iterativen Ermittlung dieser, als auch bei der Zielerreichung ein Abgleich mit dem Prognose-Nullfall stattfindet. Hierfür wurden folgende Daten und Annahmen verwendet, die nachfolgend kurz dokumentiert werden:

***Bevölkerungsentwicklung***

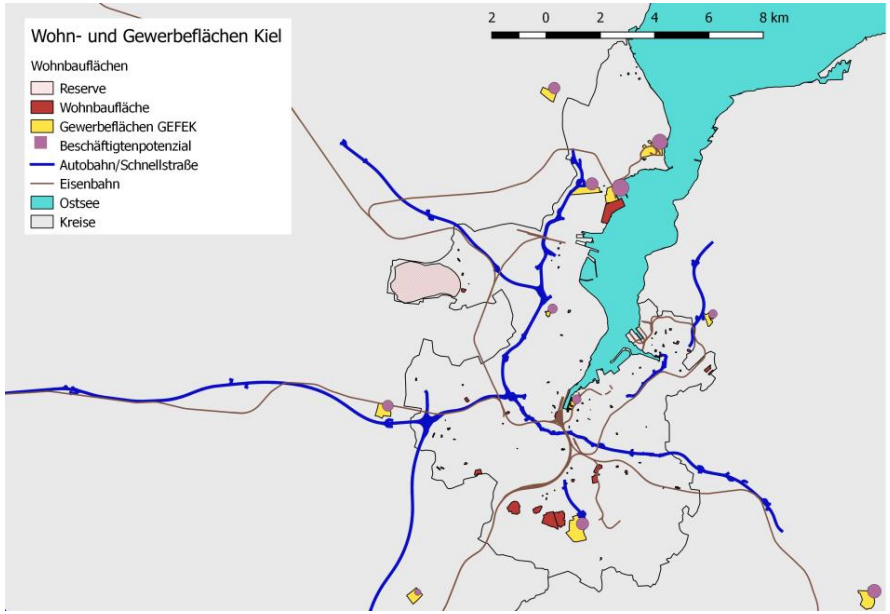
Der Prognose-Nullfall basiert auf der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausschätzung des statistischen Landesamtes auf Kreisebene nach Altersjahren. Für die kleinräumige Disaggregierung der landesweiten Prognose wurden folgende Daten verwendet:

- vorläufige Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde (Stand: Juli 2017)
- kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Kreis Plön 2012-2030
- vorläufige Daten des Wohnbauflächenatlas der Landeshauptstadt Kiel (Stand: Juli 2017)

Die Prognose auf Verkehrszellenebene wurde iterativ mit der Rahmenprognose des Statistikamts Nord abgeglichen. Damit werden die Prognose-

annahmen des Landes für die Kreisebene nach Altersklassen erfüllt und zugleich die jeweiligen Prognosen auf Gemeindeebene so gut wie möglich wiedergespiegelt. Für Kiel lag keine aktuelle kleinräumige Bevölkerungsprognose vor. Daher wurde ein Teil des prognostizierten Bevölkerungszuwachses auf die Wohnbauflächen des Wohnbauflächenatlasses verteilt. Das Bevölkerungswachstum, das nicht in den dargestellten Neubaugebieten aufgefangen werden kann, wird im Siedlungsbestand abgebildet. Bis zum Jahr 2030 erfolgt in Kiel das größte Bevölkerungswachstum insbesondere konzentriert in den großen Siedlungsgebieten in Holtenau Ost bzw. Neumeimersdorf.

*Abb. 18: Wohn- und Gewerbeflächen in Kiel*

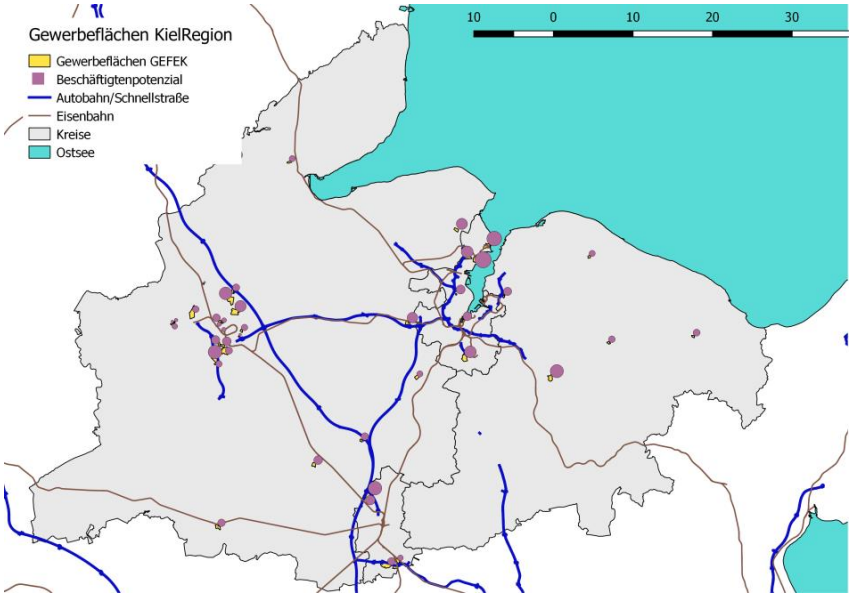



Insgesamt bleibt die Bevölkerung der KielRegion relativ stabil bei 640.000 Einwohnern*innen. Dabei steht einem Wachstum der Landeshauptstadt Kiel um 20.000 Einwohner*innen ein Bevölkerungsrückgang in den Kreisen gegenüber. Zudem nimmt der Anteil der über 65-jährigen und insbesondere der Hochbetagten deutlich zu. Dies zeigt sich vor allem in den beiden Flächenkreisen, während in Kiel der Altersdurchschnitt durch einen anhaltenden Zuzug jüngerer Bevölkerung gehalten werden kann.

***Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung***

Zur Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung wurde angesichts des relativ stabilen Erwerbspersonenpotenzials in der KielRegion von keinen tiefgreifenden Veränderungen bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Es wurden aber die Arbeitsplatzverlagerungen auf neue Gewerbestandorte, die im regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEFEK) dargestellt sind, abgebildet (vgl. Abb. 19).

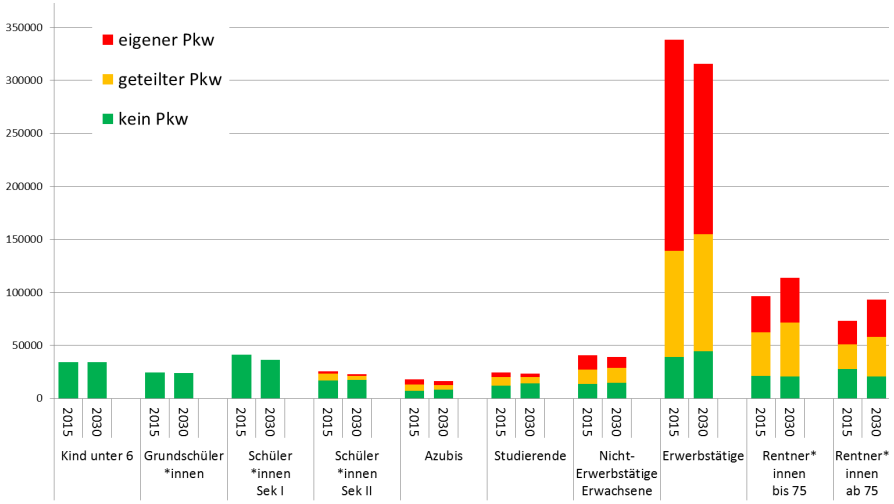
*Abb. 19: Gewerbeflächen in der KielRegion gemäß GEFEK*



Dabei wurde je nach Gebietstyp differenziertes Beschäftigtenpotenzial angenommen – von insgesamt bis zu 20.000 angesiedelten oder verlagerten Arbeitsplätzen.

***Entwicklung des Pkw-Bestands***

*Abb. 20: Pkw-Verfügbarkeit nach Personengruppen im Analysefall 2015 und im Prognose-Nullfall 2030*




Im Hinblick auf die Entwicklung der Motorisierung wurden zwei gegenläufige Trends abgebildet. Zum einen nimmt die Pkw-Verfügbarkeit bei den Älteren und hier insbesondere bei älteren Frauen noch weiter zu. Bis zum Jahr 2030 kommen die heute hochmobilen Frauen ins Rentenalter und behalten hierbei in der Regel den vorhandenen Pkw. Bei den Rentnern ist nur noch ein sehr geringer Motorisierungszuwachs zu erwarten, da bei älteren Männern die Motorisierung bereits heute sehr hoch ist.

Im Gegensatz hierzu lässt sich bei der jüngeren Bevölkerung der Trend zu einem immer späteren Führerscheinerwerb und einem geringeren Pkw-Besitz beobachten. Dementsprechend wird im Prognose-Nullfall 2030 abgebildet, dass die Pkw-Verfügbarkeit von Azubis, Studierenden und jungen Erwerbstätigen insbesondere in den Städten weiter zurückgeht.

***Veränderungen in den Verkehrsnetzen***

Auch Veränderungen in den Verkehrsnetzen wirken sich durch Änderungen der Reisezeiten aus. Die veränderte Zielwahl wirkt sich aufgrund veränderter Erreichbarkeit o.Ä. auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsaufkommen aus. Daher wurden wesentliche Planungen für den Prognose-Nullfall, die sich in Umsetzung befinden bzw. fest disponiert sind und für die Verkehrsströme in der KielRegion eine besondere Bedeutung haben, als umgesetzt unterstellt. Hierbei handelt es sich insbesondere um Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 im vordringlichen Bedarf.

Folgende Veränderungen der Verkehrsnetze wurden im Prognose-Nullfall unterstellt:

- Feste Fehmarnbeltquerung im Zuge der BAB 1 / E 30 zwischen Puttgarden und Rødby inklusive Ausbau der Zulaufstrecken
- Sechsstreifiger Neubau der Rader Hochbrücke im Zuge der BAB 7
- Fertigstellung der BAB 20 mit Elbquerung bei Glückstadt
- Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 7 zwischen Landesgrenze Hamburg und Autobahndreieck Bordesholm
- Fertigstellung der BAB 21 bis zum Barkauer Kreuz in Kiel und autobahnähnlicher Ausbau im Zuge der B 404 zwischen Autobahnkreuz Bargteheide und BAB 24 bei Schwarzenbek (Osttangente Hamburg)

- Wiedereröffnung der zweiten Tunnelröhre des Rendsburger Kanaltunnels

Im Bereich des ÖPNV sind im Bundesverkehrswegeplan keine weiteren deutlichen Ausbaumaßnahmen im Untersuchungsraum disponiert oder in einem planungsreifen Stadium. Im Schienenpersonenverkehr sind die deutlichen Angebotsausweitungen der Vorjahre schon im Analysejahr 2015 weitestgehend unterstellt. Darüber hinausgehende Maßnahmen im ÖPNV, sowie auch Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr sind Bestandteile des Masterplans Mobilität und werden daher erst im Rahmen der Planfälle und des Klimaschutzszenarios modelliert und bewertet (vgl. Kap. 7).

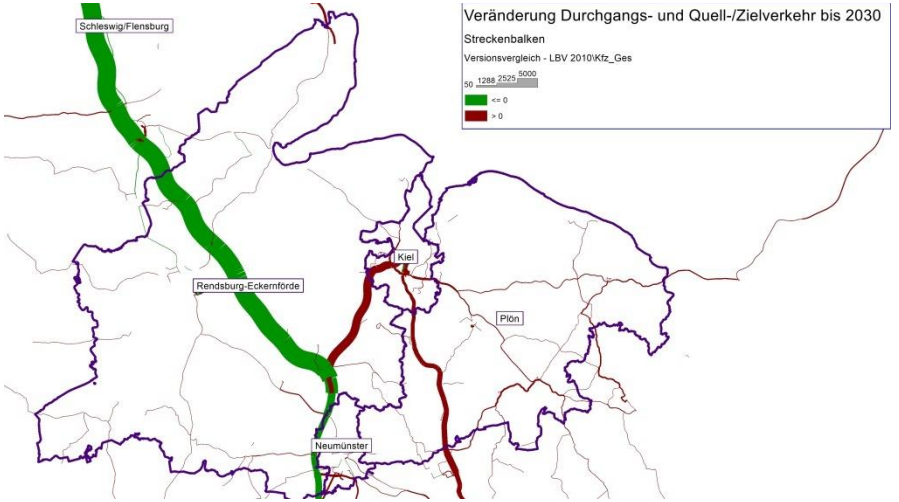
***Veränderung der Strukturdaten***

Im Bereich der übrigen Strukturdaten (Schulstandorte, Einzelhandel, Universität, Freizeiteinrichtungen, Gastronomie usw.) wurde eine weitestgehende Konstanz gegenüber dem Analysefall unterstellt. Veränderungen in diesen Bereichen wirken in den meisten Fällen lokal und kleinteilig und tragen entsprechend nur zu einer geringen Veränderung des Verkehrsaufkommens oder der Zielwahl bei. Daher ist eine Berücksichtigung im Prognose-Nullfall in den meisten Fällen nicht nötig. Lediglich die Eröffnung von Möbel Kraft und Sconto in Kiel, die deutliche Verkehrsmengen an einem gebündelten Standort anziehen, wurden im Prognose-Nullfall unterstellt.

***Entwicklung der Fernverkehre***

Für die Entwicklung der Fernverkehre wurden die Daten des landesweiten Verkehrsmodells des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr (LBV) ausgewertet. Dieses geht davon aus, dass der Durchgangsverkehr auf der BAB 7 durch die KielRegion um ca. 10.000 Kfz/Tag abnimmt. Dies liegt an der Verlagerung von Fernverkehrsströmen von der BAB 7 auf die BAB 1 nach Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung. Aus der KielRegion fahren ca. 700 Kfz pro Tag zusätzlich in Richtung Fehmarn. Zugleich nehmen die Verflechtungen zwischen der KielRegion und dem südlichen Schleswig-Holstein bzw. Hamburg um ca. 7.000 Fahrten zu. Aufgrund der beiden Autobahnen treten diese Zuwächse gebündelt auf, ca. 4.500 Fahrten führen zusätzlich über die BAB 7 in Richtung Hamburg bzw. zur neuen Elbquerung der BAB 20 und ca. 2.500 über die BAB 21 in Richtung Lübeck/Mecklenburg-Vorpommern, Berlin bzw. in den Kreis Stormarn und den Hamburger Osten.

*Abb. 21: Veränderung der Verkehrsströme auf Basis des Landesverkehrsmodells des LBV*

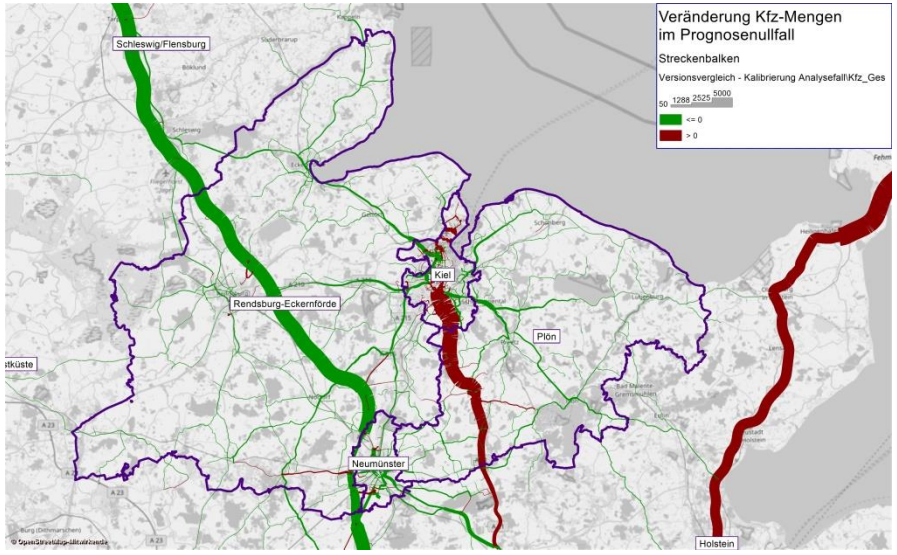



Im Abgleich des Prognose-Nullfalls mit dem Analysefall ergeben sich Veränderungen in der Netzbelastung und Veränderungen im Modal-Split.

Im Prognose-Nullfall 2030 werden von der Bevölkerung der KielRegion aufgrund der Zunahme der weniger mobilen Senior*innen 10.000 Wege pro Tag weniger zurückgelegt als noch im Jahr 2015. Dabei nimmt der Pkw-Verkehr um 30.000 Wege ab, während der ÖPNV und der Rad- und Fußverkehr jeweils um rund 10.000 Wege pro Tag zunehmen. Dies liegt insbesondere daran, dass die Bevölkerung in den autoabhängigen ländlichen Räumen deutlich abnimmt, während in Kiel und den Mittelzentren mit ihren besseren Mobilitätsoptionen 2030 mehr Menschen leben werden.

Trotz des Rückgangs an Wegen nimmt die Verkehrsleistung insgesamt weiter zu (+ 1,5 %).

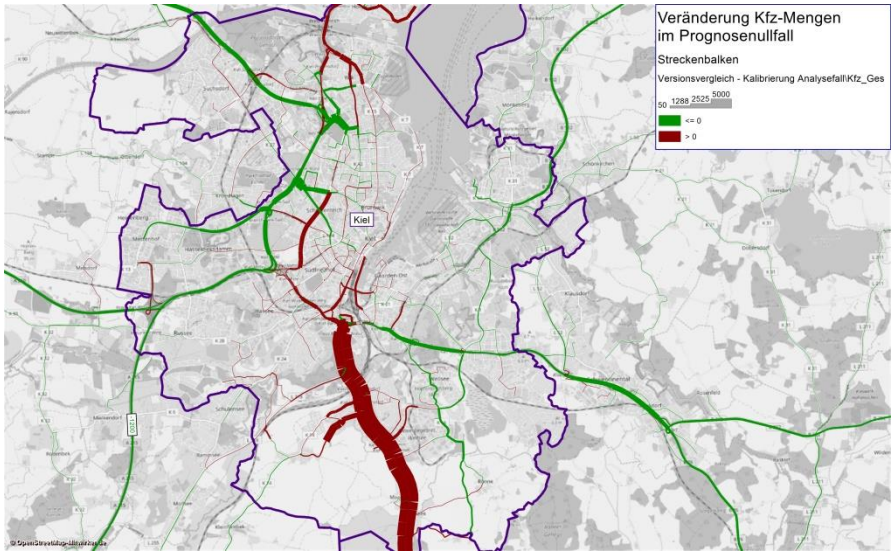
*Abb. 22: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall*




Im Straßennetz zeigen sich die Rückgänge der Verkehrsbelastung auf der A 7 durch die Verlagerung in Richtung Fehmarn. Zudem nehmen aufgrund des Bevölkerungsrückgangs die Verkehrsmengen aus dem ländlichen Raum in Richtung Kiel und den Mittelzentren ab.

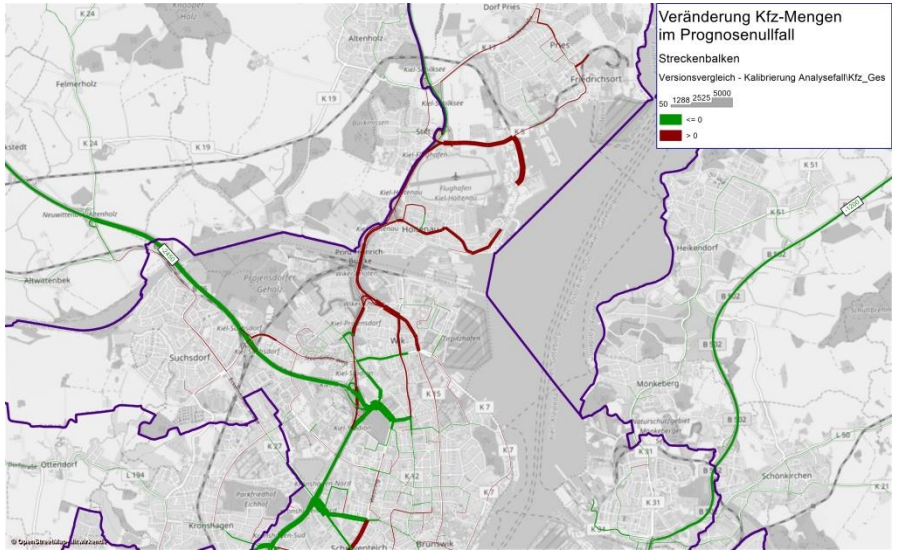
Der Ausbau der A 21 führt zu einer deutlichen Verlagerung von rund 10.000 Kfz/Tag auf diese Achse. Hinzu kommt das Verkehrsaufkommen der Neubaugebiete in Meimersdorf. Hierdurch kommt es am Barkauer Kreuz und auf der B 76 zu einer deutlichen Mehrbelastung. Des Weiteren nimmt der Verkehr auf dem Westring durch die Möbelhaus-Ansiedlung zu (vgl. Abb. 23).

*Abb. 23: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Süden*




Im innerstädtischen Kieler Straßennetz bleibt im Prognose-Nullfall das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen konstant. Allerdings wird durch das Neubaugebiet Holtenau-Ost im Kieler Norden zusätzlicher Verkehr erzeugt, während auf der B 76 der Verkehr aus dem Umland abnimmt (vgl. Abb. 24).

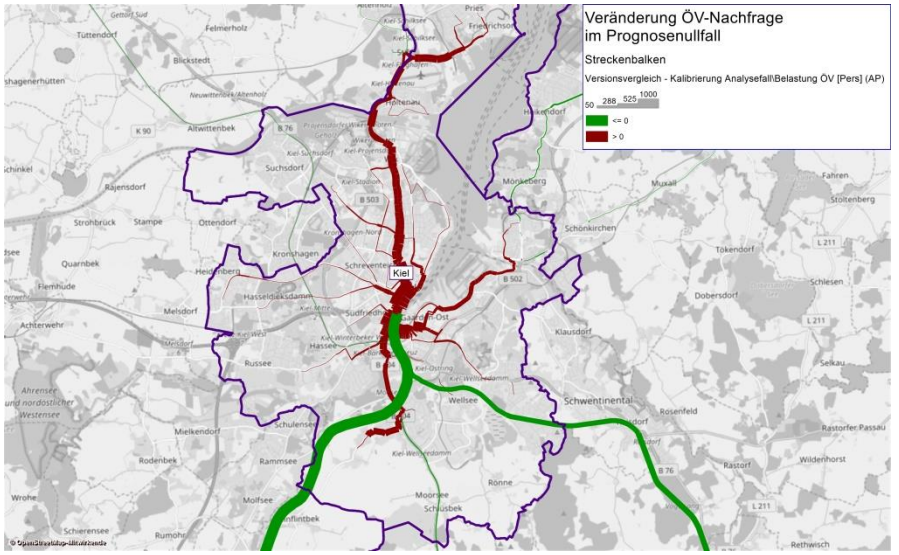
*Abb. 24: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Norden*




Der Ausbau der A 21 und der A 7 machen die Autonutzung in Richtung Hamburg und Lübeck gegenüber der Bahn deutlich attraktiver. Dadurch verliert die Bahn einen Teil ihrer Konkurrenzfähigkeit, sodass ohne eine Angebotsverbesserung im SPNV in Richtung Hamburg und Lübeck Fahrgäste verloren werden. Dies gilt auch für die Buslinie in Richtung Bad Segeberg.

Im Kieler Busnetz zeigen sich im Prognose-Nullfall gegenüber 2015 hingegen leichte Zuwächse. Diese konzentrieren sich vor allem auf die Verbindungen in Richtung Holtenau und in Richtung Meimersdorf sowie zum Ostufer.

*Abb. 25: Veränderung der ÖV-Nachfrage in der LH Kiel*



# 4 Handlungsstrategien

Ausgehend von der Potenzialanalyse wurden mögliche Handlungsstrategien entwickelt, die zur Erreichung der Ziele beitragen. Diese wurden im Rahmen von Planungswerkstätten diskutiert, weiter entwickelt und vertieft. Die Handlungsstrategien sind in vier Handlungsfelder gegliedert und umfassen insgesamt zwölf Themenfelder (vgl. Abb. 26).

Die Handlungsstrategien zum ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN betrachten die Möglichkeiten, die sich zur Förderung einer aktiven Mobilität ergeben. Wege, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden, werden aus eigener Körperkraft bewältigt. Bewegung fördert die Gesundheit, nichtmotorisierte Mobilität schont die Umwelt. Die Rahmenbedingungen für eine ausgeprägte Mobilität der Nähe werden durch eine integrierte Planung geschaffen, die eine Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Mobilitätsverbund fördert.

Die Handlungsstrategien zum EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN beinhalten die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems mit seinen räumlichen und funktionalen Vernetzungen. Ein attraktiver, moderner und ausreichend leistungsfähiger ÖPNV nimmt eine Schlüsselfunktion für die Verlagerung von Kfz-Verkehren und eine klimafreundliche Mobilität ein. Insbesondere auf den starken Achsen können noch deutlich Potenziale durch eine hochwertige Angebotsgestaltung erschlossen werden. Auch in der Fläche bzw. den Achsenzwischenräumen schlummern ÖPNV-Potenziale. Hier sind intelligente und flexible Angebote gefragt, die an die lokalen Rahmenbedingungen angepasst sind.

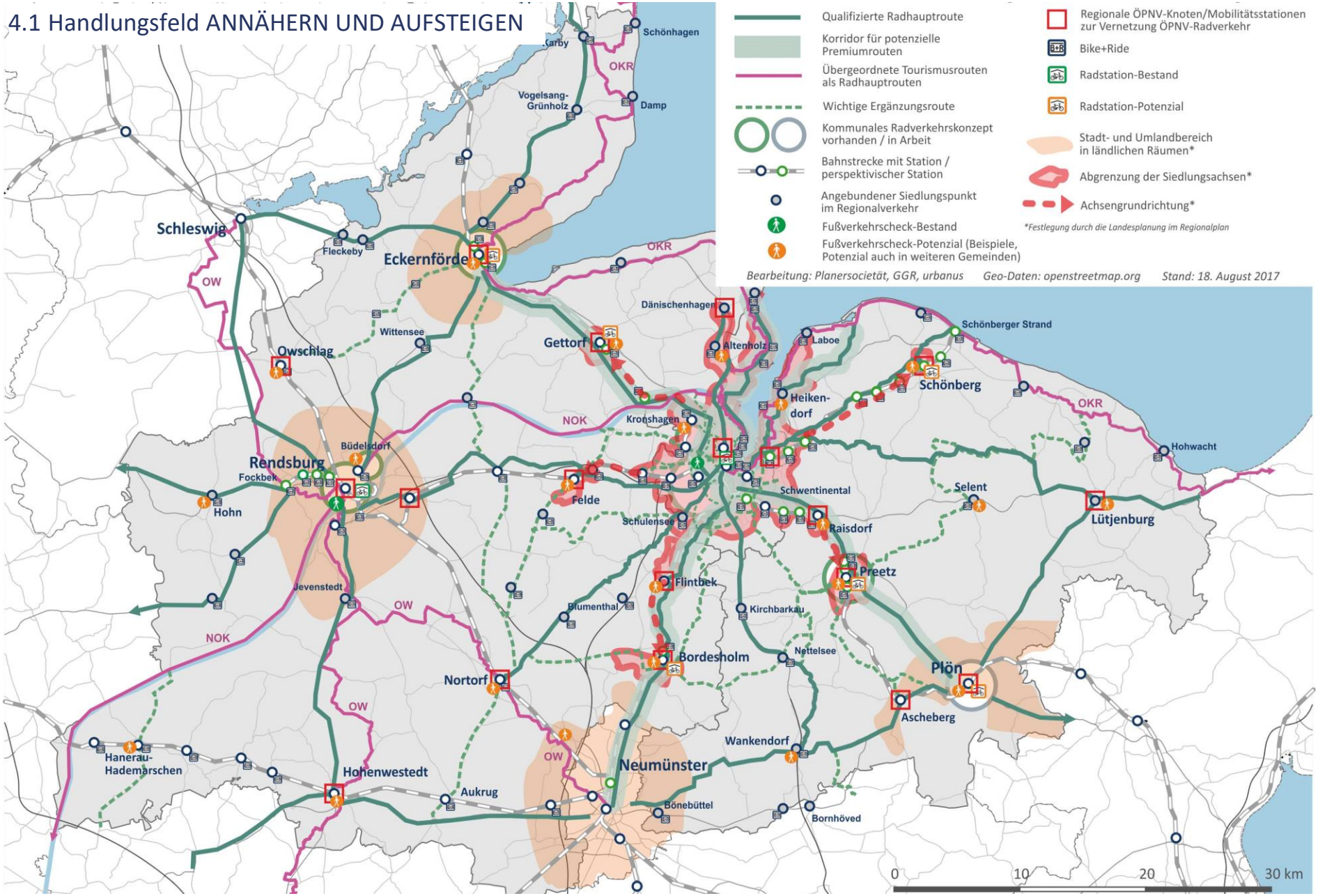
Mit Handlungsstrategien im Bereich des motorisierten Verkehrs wird die KielRegion ANFAHREN UND HANDELN. Zunehmend steht das Nutzen statt Besitzen im Vordergrund, das Effizienz und Komfort mit sich bringt. Geteilte Mobilität wird so ein Teil der vernetzten Mobilität, des Mobilitätsverbundes. Reibungslose Verbindungen sind das Ziel für die Wirtschaftsregion und werden gerade im Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger gewährleistet. Und verkehrsträgerübergreifend wird in Zukunft auf $CO_2$-neutrale Antriebe umgestellt.

Die Handlungsstrategien zum INFORMIEREN UND ORGANISIEREN ermöglichen die Vernetzung und Aktivierung ‚Moderner Mobilität' in der Region. Sie fördern das Umdenken in den Köpfen der Menschen und gewährleisten Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Menschen im Mobilitätssystem von morgen. Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit aktivieren die Umsetzung von Maßnahmen, bewerben Angebote und schaffen Akzeptanz für eine ‚Moderne Mobilität' in der KielRegion. Mobilitätsmanagement nimmt dabei Zielgruppen konkret in den Fokus. Die Sicherheit im Verkehr ist oberster Anspruch und zugleich wichtige Voraussetzung für die Bereitschaft, verschiedene Verkehrsmittel zu erproben und im Alltag zu nutzen.

Einleitend zu drei Handlungsfeldern wird eine Strategiekarte dargestellt. Darin enthalten ist themenbezogen eine Strategie zur Entwicklung übergeordneter Netze und zur räumlichen Umsetzung der strategischen Ansätze (Radverkehrsnetz, ÖPNV-Verbindungen, Straßennetz). Außerdem wurden ausgewählte Maßnahmen verortet, die der Umsetzung der jeweiligen Strategie mit einem unterschiedlichen Status (Bestand, Potenzial oder Interesse) entsprechen. So werden in den Strategiekarten alle Themenfelder für die KielRegion konkretisiert.

*Abb. 26: Handlungsstrategien der vier Handlungs- und 12 Themenfelder*

# 4.1 Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN



### 4.1.1 Fußverkehrsförderung

Zu Fuß zu gehen ist die natürlichste und elementarste Art der Fortbewegung und sichert für viele Gruppen eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld. Zufußgehen fördert die Gesundheit. Wer die aktive Bewegung in die Alltagsmobilität integriert, beugt Krankheiten vor und minimiert insbesondere das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen. Fußgänger*innen tragen im Besonderen zur Belebung der Städte und Gemeinden bei. Und dort, wo hohe Verweilqualitäten sind, werden Gastronomie und Einzelhandel besonders stark genutzt. Fußverkehrsförderung stärkt so auch die Wirtschaft. Das alles bei vergleichsweise geringen Kosten und geringem Flächenbedarf. Viele gute Gründe, um das Zufußgehen nachhaltig zu fördern.

Dabei ist der Fußverkehr auch eine wichtige Schnittstelle zu vielen anderen Themen. Grundlegend sind die Rahmenbedingungen aus der Stadtplanung, der Ort kurzer Wege (vgl. Kap. 4.1.3). Perspektivisch sind Flächen so zu organisieren, dass Raum für das Zufußgehen und Aufenthalt (zurück)gewonnen wird. Auch die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit aus (vgl. Kap. 4.4.3). Ebenso hat das steigende Interesse und die zunehmende Förderung des Radverkehrs positive Effekte für den Fußverkehr. Denn das Abschaffen der gemeinsamen Führung in engen Seitenräumen schafft Bewegungsräume für das Zufußgehen (vgl. Kap. 4.1.2).

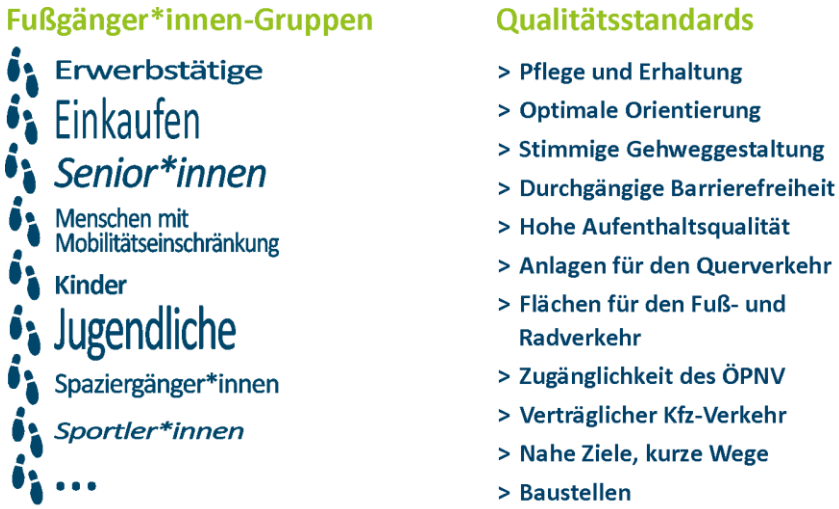
Da in der Regel nur kurze Wege zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Fußverkehr zunächst weniger ein regionales Thema. Vielmehr liegt die Zuständigkeit der häufig sehr kleinteiligen Maßnahmen lokal in den Gemeinden, zum Teil im Zusammenspiel mit den Baulastträgern. Gleichzeitig ist das Zufußgehen elementar. Nachdem der Fußverkehr jahrzehntelang in der Verkehrsplanung stiefmütterlich behandelt wurde, erlebt er aktuell eine Renaissance. Gerade im Zusammenhang der klimafreundlichen Mobilität muss das Zufußgehen als Basismobilität wiederbelebt werden.

Daher wird durch die regionale Ebene das Knowhow zur Fußverkehrsförderung für die Kommunen zentral bereitgestellt und durch das künftige Mobilitätsmanagement (vgl. Kap. 5) eine Beratung angeboten. Mit dem **Handlungsleitfaden Fußverkehr** wird eine Handreichung für die Kommunen entwickelt, das Zufußgehen als Chance für lebendige Orte neu zu entdecken. Es wird gezeigt, wie vielfältig das Zufußgehen ist - und damit auch die Ansprüche an die Wegegestaltung.

Für eine regional abgestimmte Vorgehensweise in der Fußverkehrsförderung werden gemeinsame **Qualitätsstandards** als Zielvorgabe erstellt, die auf den Grundlagen aus der Landeshauptstadt Kiel aufbauen. Sie sollen auch als Checkliste bei der Bewertung der Infrastruktur bzw. als Maßstab zur Entwicklung von zielgruppenspezifischen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung dienen (vgl. Abb. 27). Aber nicht auf allen Wegen müssen alle Ansprüche erfüllt werden. Zwischen wesentlichen Quell- und Zielorten sind Allzeitwege einzurichten, die witterungsunabhängig, zu jeder Tageszeit sowie durchgehend barrierefrei begehbar sind. Auf Wegen durch Grünanlagen, über Felder und Wälder ist es jedoch nicht überall möglich, alle Standards zu erfüllen. Demgegenüber müssen für Wege, auf denen viele Kinder unterwegs sind (u. a. Schulwege), erhöhte Standards berücksichtigt werden, z. B. bewe-

gungsanimierende Elemente oder sichere Querungsanlagen in kürzeren Abständen.

*Abb. 27: Fußgängergruppen und Qualitätsstandards*




Die Ressourcen zur Qualifizierung des Wegenetzes sind entsprechend zu bündeln und strategisch einzusetzen. Für die Wegeverbindungen werden dazu nach Art der Nutzung Allzeitwege, Freizeitwege und Kinderwege vorgeschlagen, die eine Konzeption von differenzierten Fußwegenetzen ermöglichen. Nicht in allen Gebietstypen der KielRegion ist eine entsprechend differenzierte Betrachtung erforderlich. Neben der Landeshauptstadt sollte aber mindestens in den Mittel- und Unterzentren eine Differenzierung der unterschiedlichen Wegetypen vorgenommen werden.

Zufußgehen ermöglicht Inklusion wie keine andere Verkehrsart. Eine große Herausforderung ist die **barrierefreie Gestaltung** der Wege, um niemanden auszuschließen. Zielsetzung ist die sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems. Die steigende Bedeutung der Barrierefreiheit durch den demographischen Wandel hat entsprechend hohe Priorität. Im Fokus steht die barrierefreie Gestaltung der Allzeitwege, sodass infrastrukturelle Maßnahmen im Rahmen von kommunalen Investitionsplänen aufgegriffen werden können. Durch Maßnahmenpläne im Rahmen der Regionalen Nahverkehrspläne, wird auch die sukzessive Umsetzung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt.

Mit dem demografischen Wandel und den gesetzlichen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung bekommt der Fußverkehr aktuell zusätzlich Rückenwind. Dennoch bedarf es besonderer Anstrengungen zur Sensibilisierung aller Akteure für die Thematik. Um die Akzeptanz für das Zufußgehen - nicht zuletzt auch bei den Nutzer*innen - zu erhöhen, ist eine umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** erforderlich.

Ein öffentlichkeitswirksames Planungsinstrument für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung sind **Fußverkehrschecks**. Sie können zudem zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Infrastruktur genutzt werden. Das Kernstück des Fußverkehrschecks sind öffentliche Planungsspaziergänge. Dabei werden vor Ort gemeinsam die Probleme und Belange des Zufußgehens betrachtet. Die regionalen Qualitätsstandards dienen als Checkliste. Erste Lösungsideen werden diskutiert, um daraus einen umsetzungsreifen Maßnahmenplan abzuleiten. Das partizipative Element trägt dazu bei, den Fußverkehr und konkrete Handlungsbedarfe stärker ins Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken.

Eine wesentliche Grundlage für das Zufußgehen ist die **Instandhaltung und Pflege des Wegenetzes**. Auf regionaler Ebene wird daher analog zum Radverkehr ein Online-Tool für Mängelmeldungen bereitgestellt, um mit der Unterstützung von Nutzer*innen Handlungsbedarfe frühzeitig zu identifizieren. Die Betreuung durch das regionale Mobilitätsmanagement und direkte Weiterleitung an die zuständigen Baulastträger ermöglicht, eine zeitnahe Beseitigung

von Mängeln an Fußwegen aber auch für die Radwegeinfrastruktur (vgl. Maßnahme A.1.4).

Um einen Anreiz für das Engagement im Fußverkehr zu schaffen, bieten sich Wettbewerbe für Kommunen an („fußgängerfreundliche Kommune“). So kann das Thema platziert und Aktivitäten initiiert wie auch regional kommuniziert werden. Obwohl dazu in der konkreten Abwägung kein Maßnahmensteckbrief erarbeitet wurde, kann dieses Format im Umsetzungsprozess durchaus genutzt werden.

Im Bereich der touristischen Mobilität setzt ein **regionales Wanderwegenetz** wichtige Impulse. Attraktive Wanderwege werden als Freizeit- und Tourismusangebot in der Region ausgeweitet und Netzlücken beseitigt. Eine Verknüpfung mit dem Mobilitätsverbund und anderen Angeboten (z. B. Gastronomie, Nahversorgung) erhöht die Attraktivität. Mit einer gezielten touristischen Vermarktung wird die Region auch als Tourismusdestination gestärkt.

Das künftige regionale Mobilitätsmanagement unterstützt die Kommunen der KielRegion bei der flächendeckenden und systematischen Fußverkehrsförderung. Durch den regionalen Erfahrungsaustausch zwischen den zuständigen Planungsebenen profitieren andere Kommunen von den Erkenntnissen aus Pilotprojekten oder bereits umgesetzten Ansätzen. Knowhow wird so regional multipliziert und auf einen Paradigmenwechsel bei den zuständigen Baulastträgern hingewirkt. Thematische Schnittpunkte und Fördermöglichkeiten werden auch durch die Zusammenarbeit mit der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) erreicht.

*Abb. 28: Praxisbeispiel Fußverkehrscheck Rendsburg*

*Abb. 29: Praxisbeispiel Querungshilfe auf einem Schulweg in Schönberg*

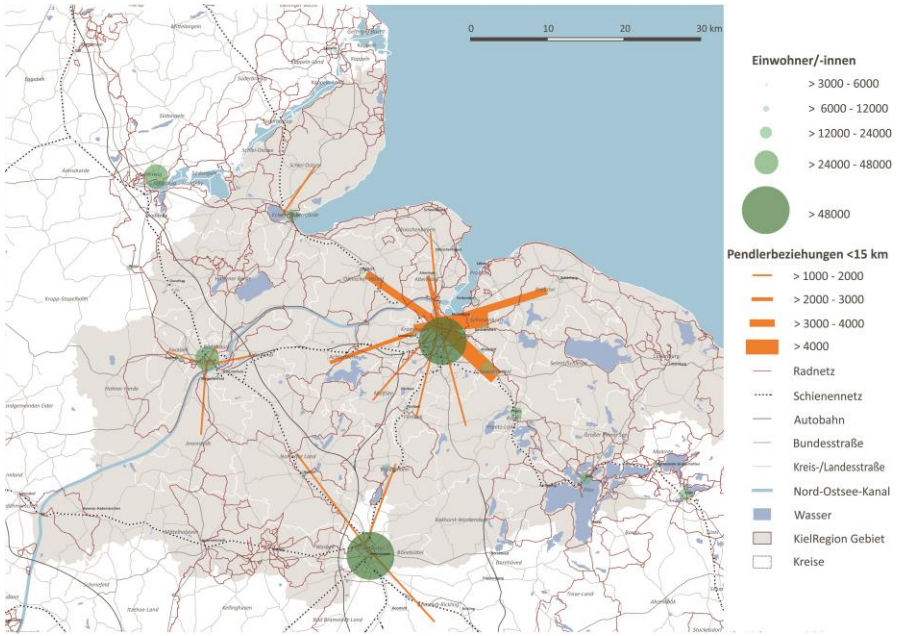
### 4.1.2 Regionaler Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Das Fahrrad hat nicht nur als klimafreundliches, sondern auch als gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel großes Potenzial und wird nicht zuletzt durch elektromobile Unterstützung zunehmend auch für längere Wege eingesetzt. In der KielRegion weist der Radverkehrsanteil bereits vergleichsweise hohe Anteile im Modal Split auf, sodass hier auf eine gute Basis aufgebaut werden kann. Regional sind die Perspektiven im Radverkehr zwischen den Gebietskörperschaften sehr unterschiedlich. Eine systematische und strategisch abgestimmte interkommunale Radverkehrsförderung schafft die erforderliche Basis zur Förderung des Radverkehrs auf Ebene der KielRegion.

Wesentliche Grundlage für alle Planungen ist das im Masterplan Mobilität vorgeschlagene regionale **Radverkehrsnetz**, das die übergeordneten Verbindungen bzw. qualifizierten Routen für den Alltagsradverkehr mit der Verknüpfung zu den starken Achsen im ÖPNV enthält. Die Konzeption berücksichtigt Verbindungen, für die ein Nachfragepotenzial vorhanden ist. Bei vielen, auch gut ausgebauten regionalen Radwegen besteht derzeit jedoch noch eine geringe Nachfrage, sodass hier auch auf ein Umdenken und eine Akzeptanzerhöhung bei den Nutzer*innen hingewirkt werden muss. Der Aufbau eines regionalen Radverkehrsnetzes ermöglicht einen bedarfsgerechten und koordinierten Infrastrukturausbau über Verwaltungsgrenzen hinaus.

Die Radverkehrsanlagen und weitere Komponenten eines „Radverkehrssystems aus einem Guss“ sind mit **einheitlichen Standards** zu hinterlegen, um regional eine einheitliche Qualität zu gewährleisten aber auch, um das Radverkehrssystem für Nutzer*innen transparent zu machen. Die Ertüchtigung bestehender Radwege zu **qualifizierten Hauptrouten** steht im Bereich der Infrastruktur im Vordergrund. Dazu gehören auch die Verknüpfung mit dem Kieler Veloroutennetz sowie die Herstellung von Netzschlüssen ggf. auch über eigenständig geführte Radverbindungen.

*Abb. 30: Analysekarte zur Ermittlung der Radverkehrspotenziale*

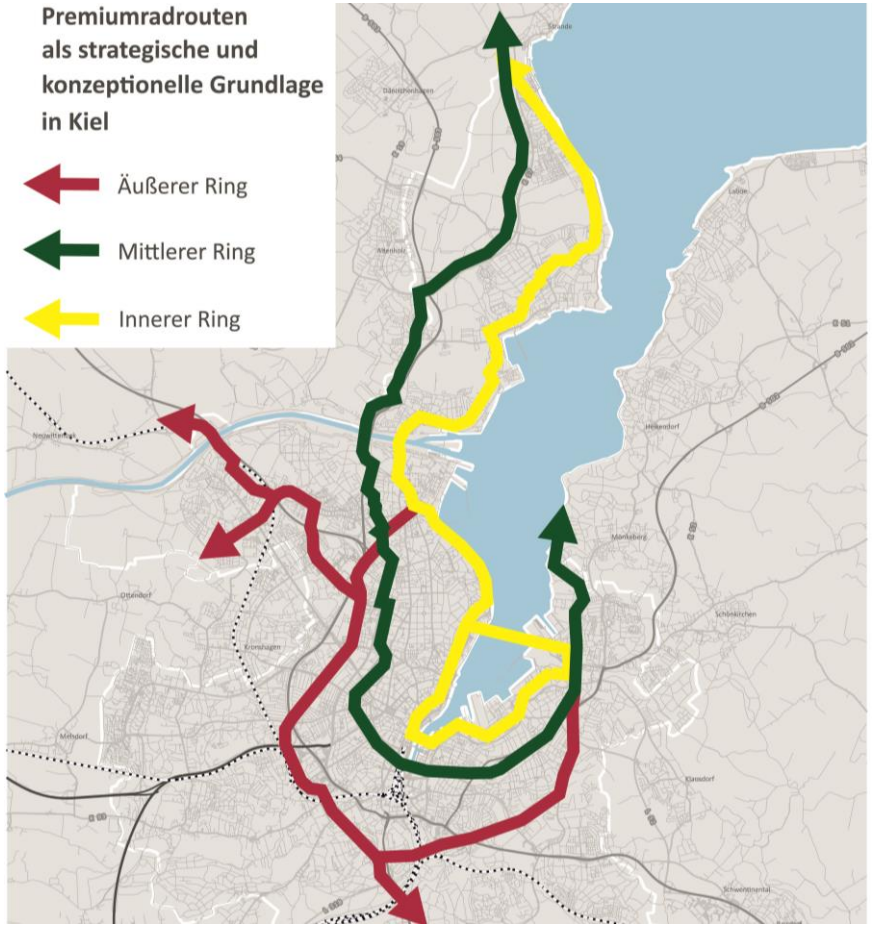



Die KielRegion ist eine wichtige Tourismusdestination mit einem hohen Potenzial für den Radverkehr. Zahlreiche touristische „Themenrouten“ durchziehen die KielRegion, davon einige auch mit überregionaler Ausstrahlung.

Seit Jahren arbeiten die Tourismusverantwortlichen im Land und in der Region an einer Aufwertung der Tourismusrouten, sodass diese in Teilen bereits eine gute Qualität aufweisen und Synergien für den Alltagsverkehr mitbringen. Einige wurden aufgrund ihrer Bedeutung als Hauptrouten aufgenommen. Es handelt sich um den Ostseeküstenradweg (OKR), den Nord-Ostsee-Kanal-Radweg (NOK) und den Ochsenweg (OW).

**Premiumrouten** sind ein Element im Radverkehrsnetz der KielRegion, das als übergeordnete Kategorie zu den Haupt- und Ergänzungsrouten eingeführt wird. Sie entsprechen prinzipiell vom Qualitätsanspruch her der in anderen Regionen (u. a. auch in der Metropolregion Hamburg) verwendeten Netzebene Radschnellweg oder Radschnellverbindung. Diese Routen verbinden wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Nachfragepotenzialen auch über größere Entfernungen. Auf den Premiumrouten sollen hohe Geschwindigkeiten und entsprechend kurze Reisezeiten im Radverkehr realisierbar sein, sodass diese Routen insbesondere für die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs prädestiniert sind. Die Premiumrouten werden aus den Hauptrouten entwickelt und sind mit dem übrigen Radverkehrsnetz zu verknüpfen, um neben dem gewünschten Bündelungseffekt auch die Feinverteilung auf hohem Niveau zu ermöglichen. Die Premiumrouten der KielRegion sind durch hohe Qualitätsstandards in der Trassenführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet. Die Landeshauptstadt Kiel hat bereits ein Netz von Premiumrouten beschlossen, das in die Region erweitert werden kann bzw. mit entsprechenden Schnittstellen auszustatten ist. Für die beiden Kreise wurden fünf von Kiel ausgehende Potenzialkorridore für weitere Untersuchungen identifiziert. Die Route um die Kieler Förde mit einem ersten Abschnitt am Ostufer (Werftstraße) und der Korridor Kiel – Preetz – Plön erhalten dabei die höchste Priorität.

*Abb. 31: Entwurf für ein Premiumroutennetz für die Stadt Kiel (Ausschnitt)*




In einer systematisch ausgebauten Partnerschaft zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV liegt ein signifikantes Entwicklungspotenzial zur Stärkung des Mobilitätsverbunds und der intermodalen Mobilität. Einen herausragenden Stellenwert nimmt dabei das **Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV** ein. Perspektivisch ist an allen Bahnstationen und in allen Kommunen, die an den qualifizierten Regionalverkehr angeschlossen sind, eine B+R-Anlage (Bike+Ride)

vorgesehen. Diese können je nach Akzeptanz zu Radstationen (mit gesicherten Abstellmöglichkeiten und ggf. Serviceangeboten) oder zu Mobilitätsstationen (mit ergänzenden Mobilitätsangeboten) ausgebaut werden. Die Akzeptanz von Verknüpfungspunkten zwischen Radverkehr und ÖPNV bemisst sich vor allem an der Qualität des korrespondierenden Radverkehrsnetzes. Daher sind im Umfeld insbesondere der größeren Verknüpfungspunkte die Radverkehrsanlagen systematisch zu überprüfen und soweit erforderlich zu ertüchtigen. Dazu gehören auch fahrradfreundliche Querungen der Bahnanlagen. Die Verknüpfungspunkte sind gemeinsamer Bestandteil der Radverkehrs- wie auch der ÖPNV-Strategie.

Neben dem Ausbau von B+R ist das **Fahrradparken** generell eine zentrale Säule der Radverkehrsstrategie. Sowohl an den Wohnstandorten als auch an Verkehrszielen wie Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitstandorten sowie Nachversorgungseinrichtungen bedarf es moderner, ausreichend dimensionierter, sicherer Abstellanlagen möglichst mit ergänzenden Komfortausstattungen wie verschließbaren Abstelleinrichtungen und Beleuchtung.

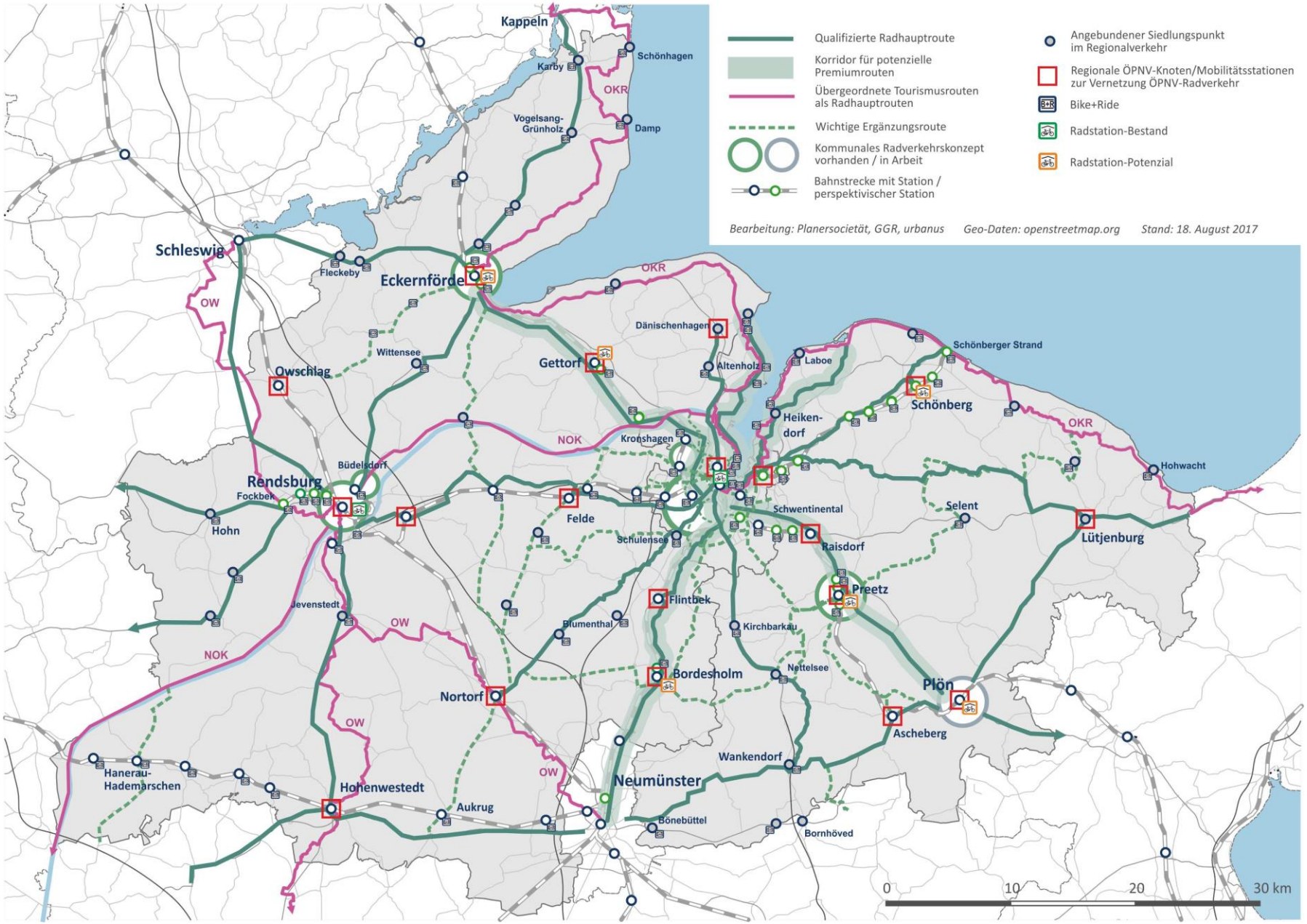
Die **Radwegweisung** ist sowohl für die Orientierung als auch für die Außendarstellung ein wichtiges Element eines hochwertigen Radverkehrssystems. Daher sollte das regionale Radverkehrsnetz mit einer lückenlosen Wegweisung ausgestattet werden. Vorhandene Beschilderungen sind im Hinblick auf das Zieleraster, die Schnittstellen zwischen Stadt und Region sowie die Kennzeichnung der übergeordneten Routen (Premium-, Haupt-/Velo-, Ergänzungsroute) sukzessive zu vereinheitlichen.

Die systematische Förderung des Radverkehrs ist eine komplexe Aufgabe. Neben der Infrastruktur umfasst das System Radverkehr auch die Elemente Service, Dienstleistung und Öffentlichkeitsarbeit. Die Umsetzung des Radverkehrsnetzes ebenso wie weitere Aktivitäten zur Radverkehrsförderung können nur mit intensiver Beteiligung der kommunalen Ebene bei Städten, Ämtern und Gemeinden erfolgen. Das Engagement der Baulastträger der klassifizierten Straßen (Kreise, LBV-SH) ist für den regionalen Radverkehr grundlegend. In der Vernetzung der Akteure und dem interkommunalen Erfahrungsaustausch liegt im Themenfeld Radverkehr ein besonderes Potenzial. Das regionale Mobilitätsmanagement bewirbt die Mitgliedschaft in der RAD.SH, bietet fachliche Beratung und unterstützt die regionale Vernetzung der Kommunen. Umfassende Hinweise zur Radverkehrsförderung werden den Akteuren mit einem **Handlungsleitfaden Radverkehr** an die Hand gegeben.

*Abb. 32: Praxisbeispiel B+R-Anlage am ZOB Nortorf*

*Abb. 33: Praxisbeispiel Radstation „Umsteiger“ am Hbf Kiel*

*Abb. 34: Strategie Regionales Radverkehrsnetz*



### 4.1.3 Integrierte Planung

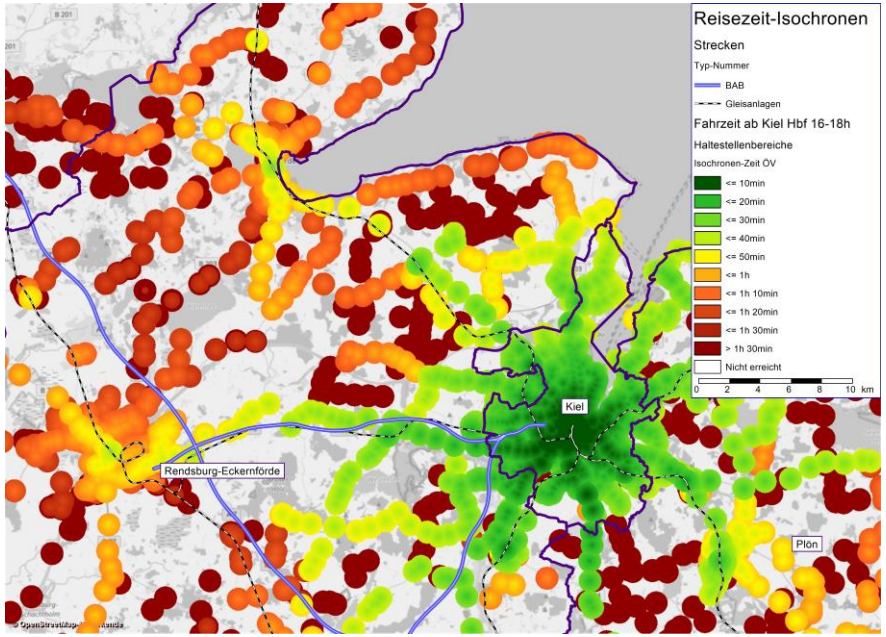
Das Thema Mobilität betrifft alle Lebens- und Wirtschaftsbereiche der KielRegion und wird zukünftig als zentraler Planungsgrundsatz von den verschiedenen Fachdisziplinen sowie den Planungs- und Entscheidungsebenen integriert berücksichtigt.

Als zentrales Querschnittthema wird bei der **Flächenentwicklung** der Planungsgrundsatz „Orte/Städte kurzer Wege“ angewendet. Kurze Wege schaffen die Voraussetzung für eine aktive, klimafreundliche Nahmobilität (zu Fuß und mit dem Rad, vgl. Kap. 4.1.1 und 4.1.2). Im Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitverkehr können damit Verkehre vermieden und verlagert sowie Mobilitätskosten verringert werden. Bei der Planung von Wirtschaftsstandorten und der Ausweisung von Wohnbauflächen ist systematisch die **Innenentwicklung** zu fördern. Durch flächenschonendes Bauen werden Erschließungskosten reduziert. In diesem Sinne wird in Planungsprozessen die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV frühzeitig geprüft. Dafür werden die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger in Planungsprozesse systematisch eingebunden, um das Vorhandensein bzw. die Realisierungsmöglichkeiten einer guten ÖPNV-Erreichbarkeit für die geplanten Vorhaben sicherzustellen. Die starken ÖPNV-Achsen werden grundsätzlich im Hinblick auf Flächenpotenziale vorrangig berücksichtigt und finden sich dementsprechend auch in den Siedlungsachsen bzw. deren Grundrichtung in der Landesplanung wieder.

Zur Verankerung des Themas Mobilität bei der Flächenentwicklung werden die Stadt-, Kreis- und Landesplanung durch das Regionale Mobilitätsmanagement in den Umsetzungsprozess eingebunden. Um die Berücksichtigung des Aspekts Mobilität zu gewährleisten, bieten sich bestehende oder neue Kooperationsforen zur gemeinsamen Abstimmung an, die regelmäßig als auch anlassbezogen stattfinden (z. B. Planungsdialog der KielRegion, FAG Flächenentwicklung KielRegion). Die kommunale Ebene wird im Rahmen des Fachplanungskreises eingebunden und für die integrierte Planung und Berücksichtigung des Aspekts Mobilität sensibilisiert. Die Abstimmung der ÖPNV-Aufgabenträger untereinander (vgl. 5.4) ermöglicht die integrierte Weiterentwicklung des Verkehrsangebots. Veränderungen werden kontinuierlich mit dem Land abgestimmt und ein regelmäßiger Informationsaustausch, auch zur Evaluation von Prozessen, gewährleistet.

Das **regionale Verkehrsmodell** ist ein wichtiges Werkzeug, um im Rahmen einer integrierten Planung vergleichende Betrachtungen zu den verkehrlichen Wirkungen von Bau- und Verkehrsvorhaben vorzunehmen und den optimalen Lösungsansatz iterativ zu ermitteln. Im Modell sind alle wesentlichen Informationen (z. B. Strukturdaten und Verkehrsnetze/-Angebote) in einem Datenpool zusammengeführt, wodurch quantitative Abschätzungen der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsentwicklung (vgl. Kap. 1.3) sowie von Maßnahmenwirkungen (vgl. Kap.7) möglich sind. Im Zusammenhang einer integrierten Planung kann das Verkehrsmodell in der KielRegion so z. B. für Erreichbarkeitsanalysen, im Bereich der Flächenentwicklung, für die ÖPNV-Planung, zur Bewertung von Maßnahmen im Straßennetz aber auch im Bereich des ÖPNV und des Radverkehrs eingesetzt werden. Dazu ist es erforderlich, das Verkehrsmodell fortlaufend zu pflegen und die Aktualität der eingespeisten Daten zu gewährleisten.

*Abb. 35: Darstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Verkehrsmodell*




In der integrierten Betrachtung des öffentlichen Raums rückt die Flächenaufteilung für die unterschiedlichen Nutzungen in den Blick. Dabei ist die Flächenkonkurrenz insbesondere im urbanen Umfeld sukzessive zugunsten des flächensparsamen Mobilitätsverbundes und einer Mobilität der Nähe zu lösen. Ein **integriertes Parkraummanagement** dient dazu, Innenstädte und Wohnquartiere lebendiger und attraktiver zu gestalten. Öffentlicher Raum ist begrenzt und entsprechend wertvoll. In der Konsequenz werden Parkgebühren abhängig von Lage und Zentralität gestaffelt. Auch die Anpassung der Stellplatzschlüssel sowie die Ausweitung von Flächen für den Mobilitätsverbund durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen werden konsequent als mögliche Optionen geprüft und schrittweise entsprechend der möglichen Rahmenbedingen und unter Beteiligung der örtlichen Akteure umgesetzt. Das Parkraummanagement ist ein zentraler Hebel zur Regulierung der Verkehrsnachfrage. Im Fachplanungskreis werden daher der fachliche Austausch und eine Sensibilisierung für die Möglichkeiten eines integrierten Parkraummanagements angeregt. Mit der Erarbeitung eines regionalen Leitfadens sowie einer Musterstellplatzsatzung können Erfahrungen aus Pilotprojekten übertragen und eine Ausweitung auf die Region ermöglicht werden.

*Abb. 36: Praxisbeispiel Parkleitsystem in der LH Kiel*

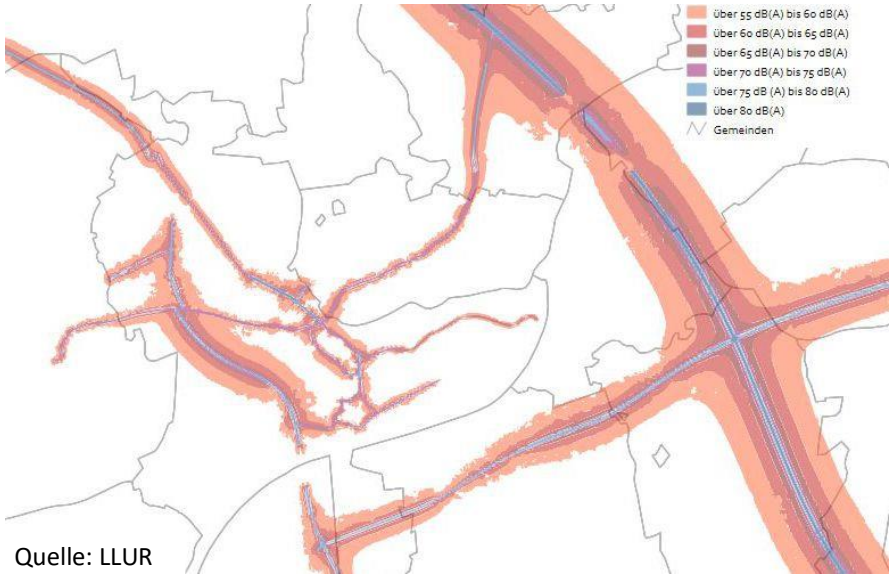
In der Stadtentwicklung gehört zu einer neuen Mobilitätskultur auch die **Gestaltung von autoarmen/-freien Wohnquartieren**. Dabei wird ein wohnstandortnahes Mobilitätsmanagement realisiert. Durch eine hohe Nahmobilitätsqualität, die Erschließung mit dem ÖPNV und Carsharing wird der Bedarf an Pkw-Stellplätzen minimiert. So sind Flächen- und Kosteneinsparungen zugunsten von Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten zu erreichen. Das Quartier der Zukunft wird in einem Pilotprojekt erprobt.

Als weiterer Aspekt der Lebensqualität muss in der KielRegion die **Nahversorgung** sichergestellt werden. Dies ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die insbesondere den ländlichen Raum, inzwischen aber auch einzelne Stadtteile der zentralen Orte betrifft. Ein Angebot von Waren und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf im Nahbereich ist wesentlicher Bestandteil von Orten kurzer Wege. So können die täglichen Erledigungen fußläufig oder mit dem Fahrrad erfolgen und die Abhängigkeit vom privaten Pkw wird reduziert. Die Nahversorgungsstrukturen werden in diesem Sinne gerade durch die Verknüpfung mit Mobilitätsangeboten sowie anderen Dienstleistungen gestärkt. Damit wird auch auf die Entstehung bzw. den Erhalt sozialer Treffpunkte hingewirkt. Das Konzept der MarktTreffs wird in der KielRegion dafür systematisch in Anspruch genommen und erfährt eine finanzielle Förderung.

*Abb. 37: MarktTreff in Sehestedt mit E-Dorfauto und Versorgungsfunktion*

Die interkommunale Zusammenarbeit wird auch bei der Erstellung von **Lärmaktionsplänen** ausgebaut. Dadurch werden Kosten bei der Konzepterstellung verringert und verbesserte Rahmenbedingung für die Maßnahmenumsetzung der Luft- und Lärmreinhaltung ermöglicht. Zudem werden die Verkehrsstärken zur Berechnung der straßenseitigen Lärmbelastungen aus dem regionalen Verkehrsmodell entnommen.

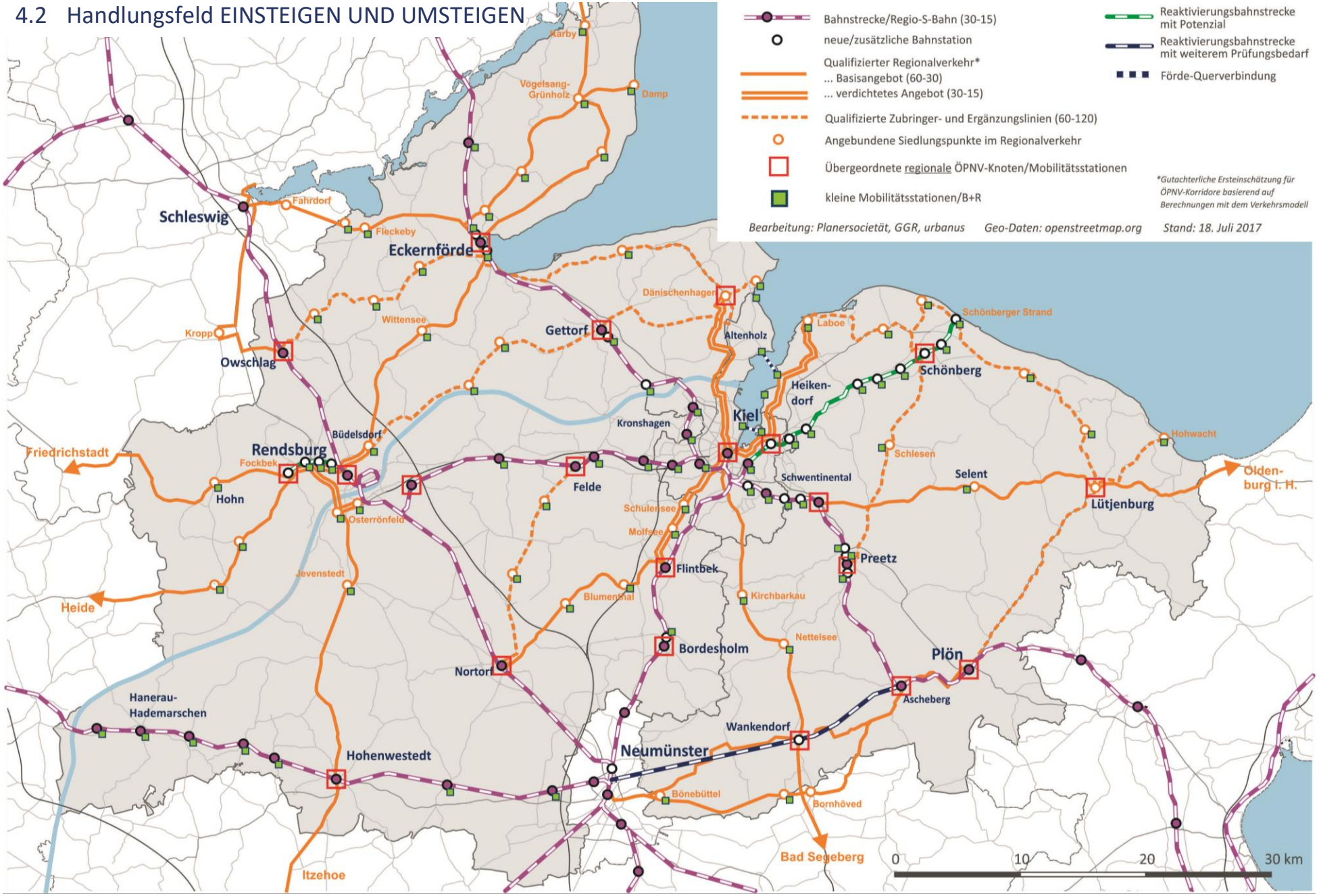
*Abb. 38: Beispiel Straßen-Lärmkartierung in Rendsburg*




Quelle: LLUR

Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt die Kommunen in diesem Zusammenhang auch bei der Interessensvertretung gegenüber höheren Planungsebenen und bei der Umsetzung von Maßnahmen. Beispielsweise kann das den Bereich der Einrichtung von Geschwindigkeitsreduzierungen im klassifizierten Straßennetz oder bauliche Maßnahmen umfassen, die im Zuständigkeitsbereich anderer Baulastträger (Kreise, LBV-SH) liegen (vgl. Kap. 4.4.3).

## 4.2 Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

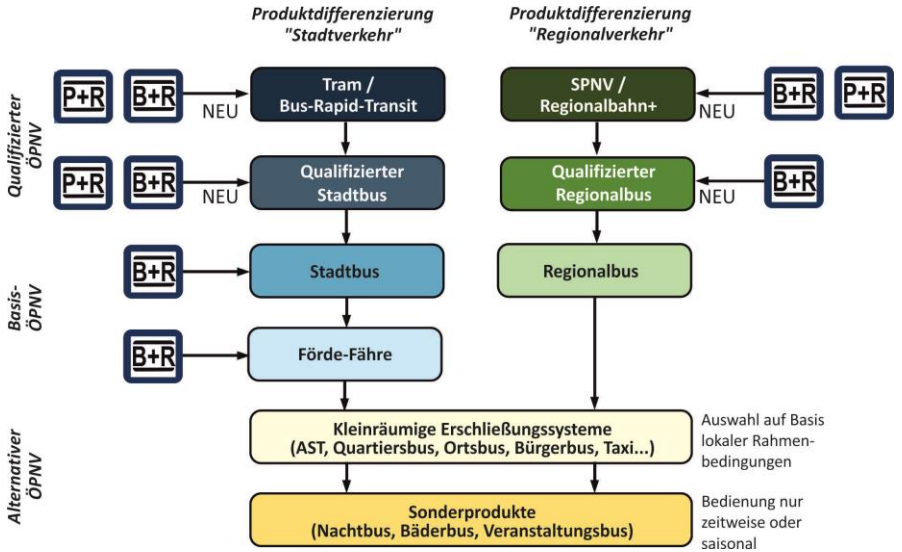


### 4.2.1 Starke Achsen

Die Starken Achsen im ÖPNV sind das Rückgrat im Mobilitätsverbund. Hier werden die Hauptnachfragepotenziale gebündelt. Die starken Achsen bilden zudem die stärksten Pendlerströme ab. Daher kann die Angebotsgestaltung hier über weite Zeitbereiche nachfrageorientiert erfolgen, sodass die starken Achsen auch eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen. Da mit den starken Achsen die größten Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV erschlossen werden, sind entsprechend hohe Qualitäten vorzusehen, die sich über alle Komponenten des ÖPNV-Systems erstrecken (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrpläne etc.).

Um die Eintrittsbarriere zur ÖPNV-Nutzung zu reduzieren bzw. den Umstieg in den ÖPNV zu erleichtern, ist eine möglichst hohe Angebots-Transparenz erforderlich. Mit einer auf Ebene der KielRegion, perspektivisch ggf. auch landesweit einheitlichen **Produktdifferenzierung** wird eine gezielte Kundenansprache und Vermarktung des ÖPNV-Angebots sowie eine effiziente Angebotsgestaltung ermöglicht. Um die Nachfragepotenziale konsequent zu erschließen, sind die bisherigen Produkte insbesondere auf der „oberen Seite“ zu erweitern, d. h. beispielsweise für die Stadt Kiel eine Systemerweiterung hin zu einem spurgeführten System, in der Region eine Qualitätserweiterung im SPNV („Regionalbahn+“) und im Regionalverkehr (qualifizierter Regionalverkehr). Die Produktebene des qualifizierten ÖPNV zielt auf eine Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden ab und kommt vor allem auf den starken Achsen zum Einsatz. Hier können auch attraktive Schnittstellen zum Individualverkehr in Form von Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) bereitgestellt werden.

*Abb. 39: Entwurf für eine Produktdifferenzierung im ÖPNV*




Die Ebene des Basis-ÖPNV bildet im Wesentlichen das bestehende, teilweise noch zu optimierende ÖPNV-Angebot ab. Im Kieler Stadtgebiet sind dies der Stadtverkehr und die Fördeschifffahrt, in den beiden Kreisen die Stadtverkehre und Regionalverkehre mit dem funktionellen Schwerpunkt im Schülerverkehr.

In der Fläche bzw. auf nachfrageschwachen Verbindungen werden künftig alternative ÖPNV-Produkte zunehmend von Bedeutung sein. Hierfür stehen diverse etablierte Bedienungsformen, aber auch solche mit Erprobungsbedarf und Innovationscharakter zur Verfügung. Welches Angebot am besten geeignet ist, hängt wesentlichen von den lokalen Rahmenbedingungen ab. Aus

Gründen der Transparenz sollte aber eine Begrenzung der Angebotsalternativen erfolgen.

Schließlich ergeben sich aus den Funktionen als Tourismusdestination und Veranstaltungsort teilräumlich weitere Chancen für den ÖPNV, die durch Sonderprodukte abzudecken sind. Dazu gehören touristisch orientierte Linienverkehre ebenso wie ein Nachtbussystem wie es bereits in der Landeshauptstadt Kiel angeboten wird.

*Abb. 40: Beispiele für moderne ÖPNV-Produkte*

Quelle: Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH

Die einzelnen Produkte sind mit **Qualitätsstandards**, die auf das jeweilige Produkt spezifisch abgestimmt sind, zu hinterlegen. Dies betrifft vor allem die Angebotsgestaltung. Außerdem sind auch bei anderen ÖPNV-Komponenten speziell für die Außendarstellung wie Fahrzeuge und Haltestellen Standardisierungen und ein einheitliches Erscheinungsbild anzustreben, u.a. um die Wiedererkennbarkeit zu sichern.

Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zwischen **Stadt- und Regionalverkehr** sind naturgemäß verschieden. Dennoch ist es wichtig, dass beide Systeme integriert aufgebaut ineinander fassen, um auch die Potenziale im Stadt-Umlandverkehr auszuschöpfen. Auch die Produkte sollten im Sinne der Transparenz in beiden Systemen einer gemeinsamen Hierarchie folgen. Da in der Landeshauptstadt Kiel derzeit noch kein **hochwertiges ÖPNV-System** mit hoher Massenleistungsfähigkeit (analog zum SPNV in der Region) etabliert ist, werden derzeit in einem Projekt der Landeshauptstadt die Potenziale und Umsetzungsoptionen für die Einführung eines solchen Verkehrssystems ermittelt. Hierbei werden auch die in die Stadt ein- und ausbrechenden Verkehrsströme berücksichtigt. Hierauf aufbauend erfolgt die Konzeption für ergänzende Achsen und Zubringerverkehre. Für die Zukunftsfähigkeit des Systems werden Erweiterungsoptionen und Adaptionspunkte zum regionalen System planerisch berücksichtigt.

Für das Grundgerüst des regionalen ÖPNV-Systems werden **qualifizierte Achsen** entwickelt oder wo bereits vorhanden ausgebaut. In der räumlichen Ausprägung (vgl. S. 41, Strategiekarte) sind dies zum einen die Bahnstrecken, zum anderen Achsen mit ausreichenden Nachfragepotenzialen, die nicht in einem Bahnkorridor liegen und sich als qualifizierte Achse im Busverkehr eignen. Aufgrund der Nachfragepotenziale und der räumlich-strukturellen Rahmenbedingungen sind ehemalige Bahnstrecken für eine Reaktivierung im Fokus: Kiel – Schönberg (tlw. bereits im Bau), Rendsburg – Fockbek (derzeit geplant bis Rendsburg-Seemühlen) und Neumünster – Ascheberg (weiterer Prüfbedarf). Auch auf anderen Bahnstrecken ist ein Ausbau der Infrastruktur in Form von mehrgleisigen Abschnitten, neuen Bahnstationen und moderner Steuerungstechnik vorgesehen, um die Erschließungswirkung und die Leistungsfähigkeit der Bahn als hochwertigste ÖPNV-Systemkomponente weiter auszubauen.

Ein qualifizierter Regionalbus bedient ergänzend nachfragestarke radiale Verkehrsrelationen und stellt einzelne wichtige tangentiale Querverbindungen zwischen Bahnstrecken her, um Reisezeiten zu verkürzen und die Achsenzwischenräume besser zu bedienen. Dieses Angebot baut auf den bereits bestehenden Schnellbuslinien auf, die zu ergänzen und teilweise in der Angebots-

qualität aufzustocken sind. Da das Nachfragepotenzial auf den tangentialen Beziehungen geringer ist, wurden nur einzelne Achsen als qualifizierte Achse aufgenommen, weitere tangentiale Beziehungen werden durch die Zubringersysteme (vgl. 1.2.2) hergestellt, die im Zwischenraum zweier qualifizierter Achsen sowohl Nachfragepotenziale an beide starken Achsen heranführen und andererseits die tangentiale Nachfrage befriedigen.

Um Kfz-Nutzer*innen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und die Nachfragepotenziale möglichst weitgehend zu erschließen, sind im Bahn- und Busnetz **zusätzliche Kapazitäten** und **verdichtete Fahrtenangebote** zu schaffen. Im künftigen Bahnnetz „Regionalbahn+“ und im qualifizierten Regionalverkehr sind Taktfahrpläne mit Regeltakten von 30 Minuten mit perspektivischer Verdichtung auf 15 Minuten zu den Hauptverkehrszeiten und in den Nahbereichen von Kiel und Rendsburg anzustreben. Nur mit diesen Bedienungsdichten ist ein signifikanter Zuwachs der ÖPNV-Kunden realistisch. Über **integrierte Taktfahrpläne** werden die übergeordneten Bahn- und Buslinien untereinander systematisch koordiniert und die Umsteigebedingungen erleichtert. Hierzu werden die entscheidenden Umsteigeknoten aufgewertet. Eine moderne Infrastruktur mit kurzen Wegen und komfortable Rahmenbedingungen bei parallel gesicherten Anschlüssen mit geringen Wartezeiten sorgen für eine höhere Akzeptanz von Umsteigeverbindungen und somit eine deutlich verbesserte Flächenwirkung bei effizientem Betriebsprogramm.

*Abb. 41: Praxisbeispiel für eine optimale Bus-/Bahnverknüpfung in Michelstadt (Hessen)*

*Abb. 42: Praxisbeispiel für eine attraktive Verknüpfung von Bussen im Rendezvous-System in Buchholz (Niedersachsen)*

Mit zusätzlichen **Direktverbindungen,** insbesondere zu bedeutenden Verkehrszielen außerhalb des Kieler Stadtzentrums (z. B. Universität, Gewerbegebiet Wellsee) und **Beschleunigungsmaßnahmen** für den Stadt- und Regionalverkehr, werden die Reisezeiten im ÖPNV weiter verkürzt und eine Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr ermöglicht. In den städtischen Bereichen spielen dabei eigene ÖPNV-Fahrwege und die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen eine hervorgehobene Rolle.

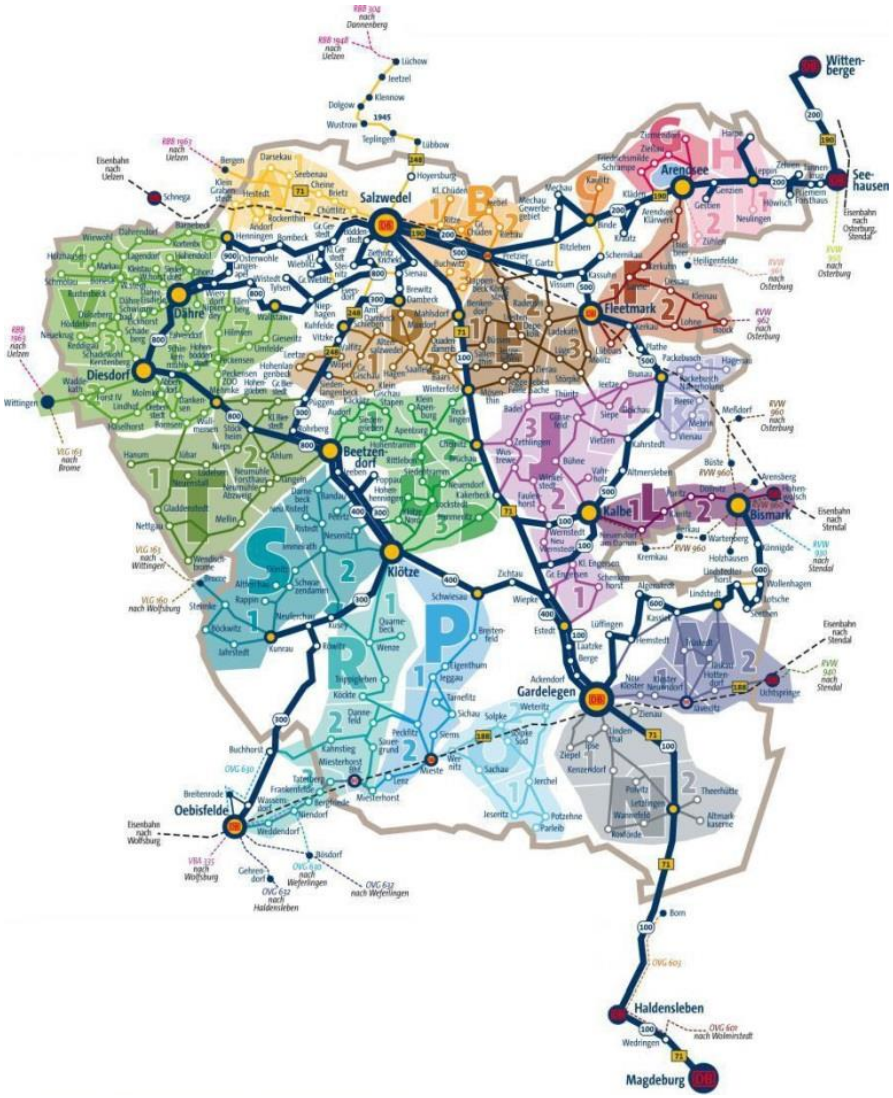
*Abb. 43: Praxisbeispiel für eine attraktive Busbevorrechtigung in Hamburg*

Die Akzeptanz des ÖPNV ist schließlich auch abhängig vom **Tarifsystem** und den Fahrtkosten. Die KielRegion unterstützt Aktivitäten im NAH.SH-Verbund, das Tarifsystem weiter zu vereinfachen und transparenter zu gestalten, aber auch mit neuen zielorientierten Tarifangeboten den ÖPNV-Kundenkreis zu erweitern und das Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern. Anregungen in dieser Richtung aus dem Beteiligungsverfahren des Masterplans Mobilität sind Familienkarten, Wochenendkarten für den Freizeitverkehr, Kombitickets und eine faire und transparente Abrechnung nach dem Best-Price-Prinzip. Als Grundlage für Maßnahmen im Tarifbereich kann die Etablierung einer regionalen bzw. perspektivisch landesweiten Mobilitätskarte sein (vgl. Kap. 4.4)

### 4.2.2 Zubringer und Vernetzung

Die beiden Kreise sind durch einen großen Anteil dünn besiedelter Flächen geprägt, die überwiegend nicht durch die starken Achsen direkt erschlossen werden. Daher sind **ergänzende Konzepte** und Angebote für die Achsenzwischenräume zu entwickeln. Mit den qualifizierten Zubringern und Ergänzungslinien im Regionalverkehr kommen bereits periphere Zentren und touristische Schwerpunkte in den Genuss einer gehobenen Angebotsqualität und werden systematisch mit den starken Achsen vernetzt. Durch eine Fahrplan- und Anschlusskoordination können auch Tangential- und Umsteigverbindungen nutzerfreundlich gestaltet werden. Für die Achsenzwischenräume und die Siedlungsflächen mit abgestuftem Nachfragepotenzial werden **alternative Mobilitätsangebote** entwickelt und die **eigenorganisierte Mobilität** gefördert. Damit soll der ÖPNV in der Fläche nicht nur die Daseinsvorsorge und „eine Mobilität für alle“ sichern, sondern auch den Verzicht sowohl auf Kfz-Fahrten als auch den privaten Pkw-Besitz unterstützen. Letztlich leistet ein attraktiver ÖPNV in der Fläche einen wichtigen Beitrag für die Standortqualität vieler kleiner Kommunen im Zeichen des demografischen Wandels und der Umland-Stadt-Wanderung. Die Gestaltung alternativer Mobilitätsangebote und deren Einbindung in das ÖPNV-System müssen sich an den lokalen Rahmenbedingungen orientieren, um eine große Akzeptanz und Tragfähigkeit zu erreichen. Dazu steht ein Portfolio von Angebotsformen zur Verfügung, die vom Anrufsammeltaxi und Dorfbussen über den Bürgerbus bis hin zu Bike-Sharing, Mitfahrerbänken und Fahrgemeinschaften reichen (vgl. Kap. 4.3.1).

*Abb. 44: Praxisbeispiel für Starke Achsen und flexible Bedienflächen als Zubringer im Altmarkkreis Salzwedel (Sachsen-Anhalt)*




Quelle: PVGS Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH

Hier sind auch die Erfahrungen mit bereits bestehenden Angeboten und die Ergebnisse von Modellprojekten wie im Kreis Plön mit Anrufsystemen einzubinden. Laufende Aktivitäten einiger Kommunen und AktivRegionen zeigen nicht nur das große Interesse an alternativen Mobilitätsformen, sondern bieten auch große Chancen, von Erfahrungen und Knowhow in der KielRegion zu profitieren und diese auf andere Örtlichkeiten zu übertragen. Eine Herausforderung besteht darin, die oft kleinteiligen Angebote in ein transparentes Gesamtsystem zu integrieren, um hier den größtmöglichen Nutzen- und Wirkungseffekt zu erzielen.

*Abb. 45: Beispiele für eine moderne ÖPNV-Flächenbedienung*

Quelle: Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH

Quelle: Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen

Quelle: Marktgemeinde Gratwein-Straßengel

Quelle: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR

Die Zugangsschwelle dieser bedarfsorientierten Angebote ist möglichst niedrig anzusetzen. Dazu sind eine einfache Nutzbarkeit, Barrierefreiheit, gute Informationsangebote und der Einsatz moderner elektronischer Medien für die Buchung bzw. Anmeldung und Distribution obligatorisch. Um verstärkt auch potenzielle ÖPNV-Stammkund*innen anzusprechen, ist auch eine Buchungsmöglichkeit regelmäßiger Fahrten (z. B. für Berufspendler*innen) anzubieten. Für die Anmeldung und Fahrtbuchung sind mehrere Systeme anzubieten, um die individuellen Bedürfnisse der potenziellen Nutzer*innen zu berücksichtigen. Beispiele hierfür sind Anmelde-Apps und Anmeldeterminals an Haltestellen oder zentralen Bezugspunkten.

Ein wesentliches Problem für den ÖPNV in der Fläche stellt die Wirtschaftlichkeit dar. Mit Konzepten, die einen kostengünstigen Betrieb ermöglichen oder den Aufwand bestehender Angebote reduzieren, lassen sich Synergien zugunsten neuer und ergänzender ÖPNV-Angebote erzeugen. Die **Neuordnung der Schülerverkehre** und der **Einsatz autonomer Kleinbusse** stellen für die KielRegion zwei wesentliche zukunftsorientierte Ansätze zur Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz in der Fläche und zur Erschließung wirtschaftlicher Synergien dar. Außerdem ist zu prüfen, ob vorhandene Fahrzeugpools ggf. auch externer Organisationen für den Bedarfs-ÖPNV eingesetzt werden können (z. B. Fahrzeuge für die Behindertenbeförderung, Gemeindefahrzeuge).

Mit einer bedarfsgerechten, an der tatsächlichen Nachfrage ausgerichteten Organisation des Schülerverkehrs insbesondere im ländlichen Raum mit flexibler Routenberechnung können speziell bei den Rückfahrten von der Schule Fahrleistungen und damit auch Betriebskosten und $CO_2$-Emissionen verringert werden. Für die Schüler*innen entstehen kürzere Warte- und Fahrzeiten. Außerdem entstehen erweiterte Spielräume für den Einsatz kleinerer Fahrzeugeinheiten, die dann außerhalb des Schülerverkehrs für andere bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote einsetzbar sind. Damit entstehen auch Chancen, Ressourcen aus dem Schülerverkehr freizusetzen und zugunsten anderer ÖPNV-Angebote einzusetzen.

Auch der derzeit noch in der Entwicklung und Erprobung befindliche Einsatz autonomer Fahrzeuge eröffnet für den ÖPNV neue Perspektiven, insbesondere kleine und schwer bündelbare Verkehrsströme effizient zu bedienen. Gerade im touristischen Bereich oder bei ausgewählten Einrichtungen können solche Angebote aber auch Bestandteil einer Marketingstrategie werden und die Außendarstellung des ÖPNV verbessern. Die KielRegion mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten bietet sich hier als Modellregion an.

Um attraktive Alternativen zur Kfz-Nutzung zu schaffen, die auch zu Verhaltensänderungen führen, sind die unterschiedlichen Mobilitätsangebote so zu vernetzen, dass die Intermodalität mit möglichst geringen Barrieren verbunden ist. Mit hochwertigen B+R-Anlagen und übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungspunkten wird der Grundstein hierfür gelegt. **Mobilitätsstationen** in unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Gestaltung, die auch neue städtebauliche Akzente setzen und den ÖPNV in ein neues Licht rücken, gehört die Zukunftsperspektive. Eine hochwertige räumliche Vernetzung stärkt zudem die öffentliche Präsenz und das Image des ÖPNV und bietet für die Verkehrsunternehmen die Chance, sich über diese Schnittstellen als Mobilitätsdienstleister zu engagieren. Gute Mobilitätsstationen kombinieren hohe Verknüpfungsqualität, ergänzende Serviceangebote und städtebauliche Integration. Sie sind außerdem so flexibel zu gestalten, dass bei Bedarf neue Angebote später ergänzt oder vorhandene Verknüpfungen erweitert werden können.

Um die starke Partnerschaft ÖPNV und Radverkehr zu stärken, ist neben einer ausgebauten Zubringerfunktion des Radverkehrs (vgl. Kap. 4.1.2) auch die **Fahrradmitnahme im ÖPNV** zu erleichtern und flexibler bzw. nutzungsfreundlicher zu gestalten. Dies umfasst auf ausgewählten und touristisch relevanten Verbindungen sowohl Kapazitätsangebote als auch tarifliche Aspekte. Aus betrieblichen Gründen ist die Fahrradmitnahme nicht flächendeckend bzw. auf allen Verbindungen möglich, kann aber die Angebote B+R und Leihrad sinnvoll ergänzen. Prädestiniert für die Fahrradmitnahme sind touristisch bedeutsame Verbindungen, insbesondere solche mit Potenzial für den Radtourismus. Hier ist zu prüfen, ob ggf. auch speziell auf die Belange des Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtete ÖPNV-Fahrten mit Fahrradmitnahmemöglichkeit eingeführt werden. In diesem Zusammenhang sind auch Kooperationsmöglichkeiten mit dem Fahrradhandel und Fahrradverleih zu prüfen.

### 4.2.3 Fördeschifffahrt

Die Fördeschifffahrt ist als Mobilitätsangebot eine Besonderheit in einer deutschen Verkehrsregion. Sie bildet auch vor dem Hintergrund steigender Besucher*innen- und Tourismuszahlen in der KielRegion ein wichtiges touristisches Angebot, das in die gesamte Region ausstrahlt. Gleichzeitig ist die Förde eine natürliche Barriere auf vielen Alltagswegen, die mit direkten Fährverbindungen zwischen den Fördeufern deutlich verkürzt werden können. Zukünftig wird die Fördeschifffahrt daher stärker in das ÖPNV-System eingebunden und damit in ihrer Akzeptanz außerhalb des Freizeit-und Tourismusverkehrs gesteigert. Für die Angebotsgestaltung ist die tarifliche Integration aufrechtzuerhalten, aber eine tarifliche Unterscheidung zwischen touristischer und alltäglicher Nutzung zu prüfen. So kann mit der Erschließung neuer Nachfragepotenziale die wirtschaftliche Basis des Förderverkehrs gestärkt werden.

Die Aufrechterhaltung der Fördeschifffahrt als touristisches Angebot sowie eine Weiterentwicklung als Mobilitätsangebot im Alltagsverkehr kann vor dem Hintergrund des hohen Alters der Fähren ausschließlich durch Investitionen in die **Neubeschaffung von Fähren** erreicht werden. Die Finanzierung und der Betrieb bedürfen einer Vereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön sowie einer kooperativen Zusammenarbeit.

Dies ist eine Chance, sowohl in funktioneller Hinsicht und aus Sicht der potenziellen Nutzer*innen als auch im Hinblick auf eine klimafreundliche Antriebstechnik zukunftsorientierte Standards zu setzen. Insbesondere die Erleichterung der Fahrradmitnahme sowie barrierefreie und zügige Zu- und Ausstiege werden perspektivisch durch die Konzeption neuer Fähren möglich. Zusätzlich erleichtern die daraus resultierenden kurzen Anlegezeiten eine bessere Vertaktung und damit Einbindung in das ÖPNV-System. Mit einer Konzeption moderner Schiffe und Betriebsorganisation sind auch Kosteneinsparungen möglich.

*Abb. 46: Praxisbeispiel für eine moderne Fähre mit Solarantrieb*

Im Hinblick auf eine klimafreundliche Antriebstechnik ist eine Übertragung von technischen Lösungen aus anderen Regionen im Bereich der Fördeschifffahrt nicht 1:1 möglich, da sich die rechtlichen und damit verbundenen technischen Rahmenbedingungen unterscheiden. Aktuell bietet sich aber durch Förderprogramme im Bereich der Elektromobilität für Forschungseinrichtungen die Möglichkeit, neue Technologien zu entwickeln. Die KielRegion wirkt auf ein Engagement hin, um perspektivisch klimafreundliche Antriebe bei der Fördeschifffahrt einsetzen zu können.

Die systematische **Einbindung der Fördeschifffahrt in den ÖPNV** erfordert eine Differenzierung des Angebots für den Alltagsverkehr und für den Tourismus. Für den Alltagsverkehr sind vor allem die Förde-**Querverbindungen** von Relevanz, mit denen die Reisezeiten gegenüber den bestehenden Längsverbindungen verkürzt werden können. Mit direkten Pendelverbindungen wird der zeitliche Vorteil der Fördeschifffahrt mit einem kurzen Taktangebot kombiniert. Wie bereits bei der bestehenden Querverbindung auf der Line F2 zwischen Kiel-Dietrichsdorf und Reventlou, können durch die integrierte Ver-

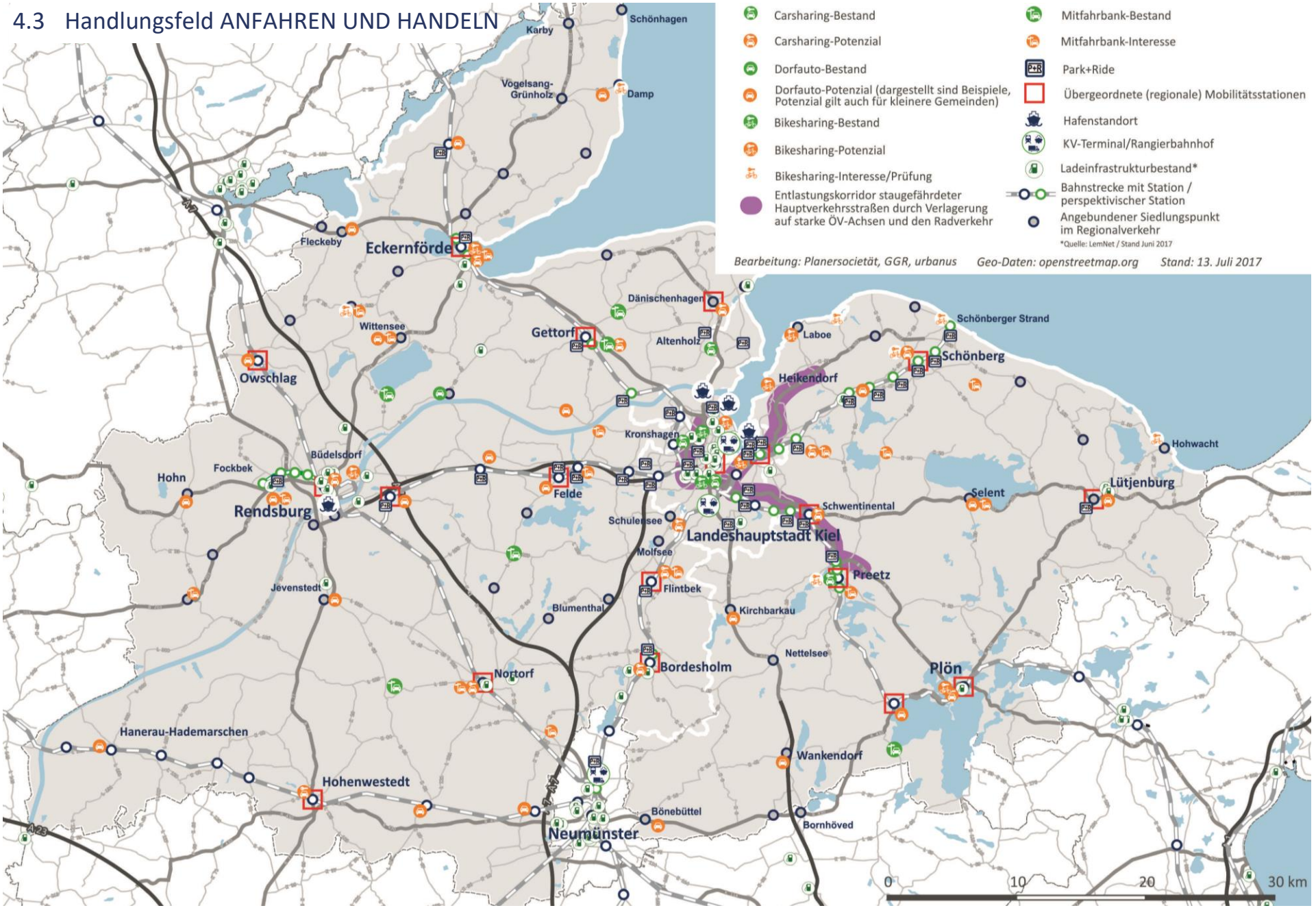
knüpfung mit dem Busverkehr sowie mit dem Fuß- und Radverkehr auch im Norden der Kieler Förde Zielwahländerungen erreicht werden, die ein ausreichendes Nachfragepotenzial für die Ausweitung der Fördequerung ermöglicht. Diese Querverbindungen sind in ihrer Angebotsqualität auszubauen. Dazu gehört auch die **Verstetigung des Fahrplans** im Tagesverkehr und über die bisherigen saisonalen Betriebszeiten hinaus.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Stärkung der Fördeschifffahrt als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr ist die Vernetzung mit dem übrigen ÖPNV-Angebot und dem Individualverkehr. Da die Fähranleger nur teilweise im fußläufigen Einzugsbereich von Wohn- und Arbeitsstätten liegen, spielen Zubringerverkehre eine zentrale Rolle. Daher sind an den Anlegern **Mobilitätsstationen** einzurichten, die von einer B+R-Anlage bis hin zu Komplettangeboten der Intermodalität mit ergänzenden Serviceeinrichtungen reichen können.

*Abb. 47: Praxisbeispiel MS Schwentine im Fährbetrieb auf der Kieler Förde*

*Abb. 48: Praxisbeispiel Anleger Kiel-Reventlou*

## 4.3 Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN



### 4.3.1 Nutzen statt Besitzen

Sharing-Angebote machen ‚Moderne Mobilität' für alle erlebbar - bzw. erfahrbar. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen ist komfortabel und reduziert individuelle Mobilitätskosten. Sharing-Modelle sind Bestandteil des Mobilitätsverbunds und eignen sich in besonderem Maße für intermodale Wegeketten. Durch die Vielzahl von Nutzer*innen erhöht sich die Auslastung und trägt zur Effizienz und damit Nachhaltigkeit bei. Sharing-Fahrzeuge sind Bestandteil der Daseinsvorsorge, da ihre Verfügbarkeit den Verzicht auf den privaten Pkw bzw. Zweitwagen ermöglicht. Sie eignen sich auch für innovative und umweltfreundliche Technologien, um diese für viele zugänglich zu machen.

Initiativen und Vereine haben eine besondere Bedeutung für die Einführung alternativer Mobilitätsangebote. Mit beispielsweise gemeinschaftlich genutzten Lastenrädern, ehrenamtlichen Fahrdiensten oder der Einrichtung von Mitfahrbänken haben Mobilitätsinitiativen in der KielRegion bereits erste Angebote etabliert. Für eine Verstetigung oder Ausweitung ihrer Angebote benötigen **Initiativen Unterstützung**. Das Regionale Mobilitätsmanagement vernetzt die Akteure und fördert die Organisation von ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten. Damit wird der Erfahrungsaustausch zwischen den Initiativen sichergestellt und kann zur Multiplikation von Projekten führen. Durch die Unterstützung auf regionaler Ebene kann auch die Umsetzung beschleunigt werden.

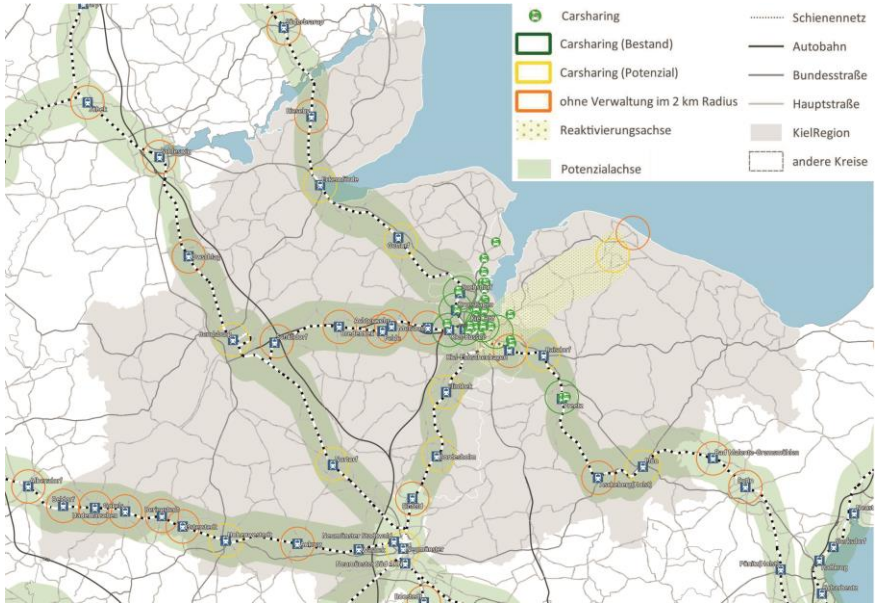
Neben ehrenamtlichen Initiativen ist die Ausweitung und Etablierung von kommerziellen Sharing-Angeboten in der Region von zentraler Bedeutung. Der Bestand an privaten Pkws ist in der KielRegion (noch) konstant steigend und führt insbesondere in den zentralen Lagen zu Flächen- und Nutzungskonflikten. Eine Reduzierung privater Pkws wird in den Städten und Zentren der KielRegion durch die **Ausweitung der Carsharing-Angebote** erreicht. Carsharing meint die gemeinsame Nutzung von Pkws durch private Personen, Betriebe, öffentliche Verwaltungen oder Vereine.

*Abb. 49: Rahmenbedingungen für kommerzielle Carsharing-Angebote*

Für den wirtschaftlichen Betrieb von Carsharing-Stationen außerhalb des urbanen Raums wird in der Regel eine Grundauslastung durch einen Hauptnutzer erforderlich. Dies kann durch **Partnerschaften für Carsharing** mit Verwaltungen oder Unternehmen für Dienstfahrten erreicht werden. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt entsprechende Vereinbarungen zwischen Carsharing-Anbietern und lokalen Akteuren. Durch die Nutzung von Carsharing für Dienstfahrten werden Fahrzeuge in den kommunalen und betrieblichen Fahrzeugflotten reduziert und mit der bedarfsgerechteren Nutzung die

Kosten für Kommunen, Unternehmen und Betriebe verringert. Potenzial für kommerzielle Carsharing-Angebote besteht entsprechend an zentralen Wirtschaftsstandorten, Verwaltungsstandorten und Verknüpfungspunkten des Öffentlichen Personenverkehrs in der KielRegion. An touristischen Hotspots werden mit dem Gastgewerbe Kooperationen entwickelt, die auch eine touristische Nutzung ausweiten.

*Abb. 50: Potenzialstandorte für Carsharing in der KielRegion*




In Städten und Zentren werden darüber hinaus auch Möglichkeiten genutzt, um durch eine Carsharing-Nutzung die erforderlichen Stellplätze, und damit den Flächenverbrauch im öffentlichen Raum zu reduzieren. Die gewonnenen Flächen stehen für andere Zwecke zur Verfügung und stärken den Mobilitätsverbund. Eine Anpassung des Stellplatzschlüssels unterstützt auch einen kostengünstigeren Wohnungsbau (vgl. 1.1.3). Der Einsatz von E-Fahrzeugen im Carsharing bietet die Chance, die neue Technologie zu erproben und Nutzungshemmnisse abzubauen. Daher werden E-Carsharing-Angebote in der KielRegion systematische ausgeweitet.

In den Teilregionen der KielRegion, in denen aufgrund eines zu geringen Nachfragepotenzials oder fehlender Möglichkeiten eine Grundauslastung einzurichten, kommerzielles Carsharing nicht wirtschaftlich angeboten werden kann, werden **Dorfautos** eingeführt. Die Chancen von Dorfautos werden durch das Regionale Mobilitätsmanagement publiziert und interessierte Akteure bei der Etablierung unterstützt. Auch vorhandene Fahrzeuge aus kommunalen Fuhrparks können als Dorfauto genutzt werden, sodass Investitionskosten gespart und die Auslastung erhöht wird. Die Einbindung von lokalen Unternehmen und Betrieben stellt zudem eine Möglichkeit dar, um Sponsoren für die Fahrzeuganschaffung zu gewinnen. Insbesondere alternative Antriebe erhöhen das Interesse für die Nutzung und schaffen ein klimafreundliches Mobilitätsangebot vor Ort.

*Abb. 51: Praxisbeispiel E-Dorfauto in Sehestedt*

Neben der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen, muss auch das gemeinsame Fahren einen zunehmenden Stellenwert einnehmen. Pkw-Fahrten werden durch das Mitfahren verringert und effizienter. Gemeinsames Fahren reduziert die individuellen Mobilitätskosten. Die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads (vgl. Kap. 2) wird über die Ausweitung von regionalen Mitfahrmöglichkeiten erreicht. In der KielRegion besteht Potenzial für spontanes Mitfahren ebenso wie für die Organisation von regelmäßigen Fahrten.

Für spontane Mitfahrmöglichkeiten wird das „**Mitfahren als System**“ aus Pilotprojekten in anderen Regionen für die KielRegion weiterentwickelt. Damit können Sicherheitsaspekte gewährleistet und Verlässlichkeit geschaffen werden. Insbesondere im ländlichen Raum wird perspektivisch die systematische Nutzung von privaten Pkw-Fahrten den regulären ÖPNV erweitern. Mitfahrangebote erreichen insbesondere über die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten eine höhere Akzeptanz und Attraktivität.

Regelmäßige Fahrten wie Wege zum Arbeitsplatz haben ein besonderes Potenzial für Fahrgemeinschaften. Über die Vernetzung der bereits bestehenden Mitfahrbörsen wird der Wirkungsgrad erhöht. Die starken Pendlerverflechtungen in der KielRegion sind auch für eine unternehmensübergreifende Vernetzung geeignet, die zu einer kosteneffizienten und umweltschonenden Gestaltung der Berufsverkehre beiträgt. Im Rahmen von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement erfolgt eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit, die durch das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt wird.

Als Tourismusdestination ist in der KielRegion die Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote von zentraler Bedeutung. Ein **regionales Bikesharing** an unterschiedlichen Zielorten ermöglicht, kostengünstig und unkompliziert auf ein Fahrrad umzusteigen und vor Ort, auch ohne eigenes Auto, flexibel mobil zu sein. Mit einem einheitlichen regionalen System wird ein Angebot für die touristische Mobilität geschaffen, das ebenso für den Alltagsverkehr wie die Nutzung bei Dienstfahrten geeignet ist. Perspektivisch ist auch die **tarifliche Integration** im Mobilitätsverbund sicherzustellen, was durch die Einführung eines multimodalen Zugangsmediums (vgl. Kap. 4.4) die Nutzungs- und Zugangsbarrieren reduziert. Die Erweiterung des regionalen Bikesharings um Pedelec-Stationen ist eine geeignete Option, um insbesondere die Erreichbarkeitsradien zu erhöhen. Zur Sicherung bestehender Fahrradverleih-Angebote in der KielRegion werden lokale Anbieter bei der Etablierung von Bikesharing-Stationen beteiligt. Damit werden Akzeptanzprobleme und Konkurrenzsituationen vermieden.

Das Bikesharing-System in der KielRegion ist auch in Bezug auf den Transport von Lasten mit Potenzialen verbunden. Leih-Lastenräder ermöglichen dies klimaschonend. Die Verknüpfung an ausgewählten Mobilitätsstationen sowie an zentralen Einzelhandelsstandorten wird durch das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt und auf ein regionales System für den **Lastenradverleih** hingewirkt. Mit Elektrounterstützung wird das Potenzial gehoben, auch längere Strecken zurückzulegen und schwerere Transporte mit dem Rad durchzuführen.

*Abb. 52: Praxisbeispiel Lastenradsystem in Norderstedt*

### 4.3.2 Strategie zum Wirtschaftsverkehr

Die KielRegion ist als Wirtschaftsregion von überregionaler Bedeutung. Der Wirtschaftsstandort wird auch über das Thema Mobilität gestärkt. Strukturelle und wirtschaftliche Rahmenbedingungen ändern sich fortlaufend und führen zu neuen Herausforderungen. Gleichzeitig ergeben sich Chancen, durch innovative und moderne Mobilitätsangebote die Zukunft zu gestalten. Mobilität wird in der KielRegion daher als wesentlicher Aspekt zur Förderung der Wirtschaft berücksichtigt, um die Konkurrenzfähigkeit als Wirtschaftstandort zu steigern und eine klimafreundliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu ermöglichen.

Für den Handel, Gewerbebetriebe und Unternehmen ist die Erreichbarkeit der KielRegion, deren Teilregionen sowie der einzelnen lokalen Wirtschaftsstandorte von zentraler Bedeutung. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit wird mit einem **leistungsfähigen Straßennetz** sichergestellt. Die fest disponierten Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan mit dem Ausbau der A7 und der Erweiterung der B404 zur A21 stellen die überregionale Anbindung sicher und erhöhen die Kapazitäten im überregionalen Straßennetz. Außerdem wird im Bundesverkehrswegeplan die Verbindung der B404 und B202 als weiterer Bedarf vorgesehen, die eine Entlastung des Ostrings bewirkt. Weitere Ausbaumaßnahmen wie beispielsweise im Falle der B76 sind allerdings schwer umsetzbar und teilweise mit städtebaulichen Negativwirkungen verbunden. Zur Vermeidung von Engpässen wird vor dem Hintergrund eines zunehmenden Verkehrsaufkommens das Straßennetz prioritär durch Verkehrsverlagerungsprozesse entlastet. Grundlage dafür ist vor allem die angestrebte Verlagerung von Anteilen des privaten Personenverkehrs auf andere Verkehrsmittel. Zudem sollen auch im Wirtschaftsverkehr die Verkehre identifiziert werden, die z. B. kombiniert abgewickelt werden können und somit zu einer Entlastung im Straßennetz beitragen können. In einem leistungsfähigen Straßennetz werden Mobilitätskosten für die regionale Wirtschaft verringert und Standortvorteile gesichert.

Im Bereich des Personenverkehrs wird in der Region eine sukzessive Angebotsausweitung im Mobilitätsverbund unterstützt und vorangetrieben, um steigende Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitverkehre auf den öffentlichen Personennahverkehr und den regionalen Radverkehr zu verlagern. Effekte ergeben sich auch für die Lebensqualität, die indirekt für die Sicherung von Fachkräften in der Region relevant ist.

Verkehrsverlagerungsoptionen im Wirtschafts- und Lieferverkehr ergeben sich in der KielRegion sowohl durch die Wasser- als auch die Schienenwege. Die KielRegion hat mit den Standorten der Güterhäfen in der Landeshauptstadt Kiel und in Rendsburg eine überregionale und internationale wasserseitige Anbindung und verfügt damit über einen bedeutenden Standortvorteil gegenüber anderen Regionen. Die innerstädtischen Lagen der Häfen bedürfen allerdings einer verträglichen Anbindung, die auch mit der Ausweitung der Kombinierten Wasser-Schienenverkehre erreicht wird. **Potenziale im Kombinierten Verkehr** zu heben erfordert den infrastrukturellen Ausbau und entsprechende betriebliche Angebote. Die Ausweitung der Kapazitäten sowie die Gewährleistung einer effizienten und wirtschaftlichen Abwicklung, werden als wesentliche Grundlage zur Förderung der Kombinierten Schienen-Wasserverkehre in der Region unterstützt.

*Abb. 53: Kombinierter Schienen-Wasserverkehr in Kiel*

Neben der wasserseitigen Anbindung werden bei überregionalen Güterverkehren auch die Potenziale des Schienengüterverkehrs genutzt. Dafür wird eine vereinfachte Zugänglichkeit und Ausweitung der Hauptverbindungen und Frequenzen geprüft, mit denen Bündelungseffekte und kürzere Reisezeiten ermöglicht werden. Der Schwerpunkt liegt hierbei in einer Analyse und Vernetzung der Verkehrsströme und Akteursinteressen in der Region. Die Konkurrenzfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene gegenüber dem Straßengüterverkehr erhöht sich mit jeder realisierten Angebotsverbesserung. Für eine Verbesserung der Angebote im Schienengüterverkehr wird die Vernetzung regionaler Akteure, Unternehmen und Logistiker auch durch das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt. In diesem Zusammenhang werden in der KielRegion auch **Gleisanschlüsse als Standortfaktor** für die Neuansiedlung von Unternehmen gesichert und Rückbauten verhindert. Selbst ohne aktuellen Nutzungsbedarf wird eine perspektivische Nutzung durch den Erhalt sichergestellt.

Die notwendigen, nicht verlagerbaren Straßenverkehre bedürfen einer verträglichen und effizienten Abwicklung. Der **Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems** ermöglicht die optimale Auslastung des Straßennetzes in der KielRegion sowie auch die Steuerung anderer Mobilitätsanagebote. Neue Spielräume ergeben sich dabei durch die Digitalisierung und eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel, um vorhandene Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Die Verlagerung von Verkehren einerseits sowie die effiziente Nutzung der Straßeninfrastruktur andererseits ermöglichen, kostenintensive Straßenausbaumaßnahmen zu verhindern. Damit können die ohnehin begrenzten finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand in den Erhalt der Infrastruktur investiert werden.

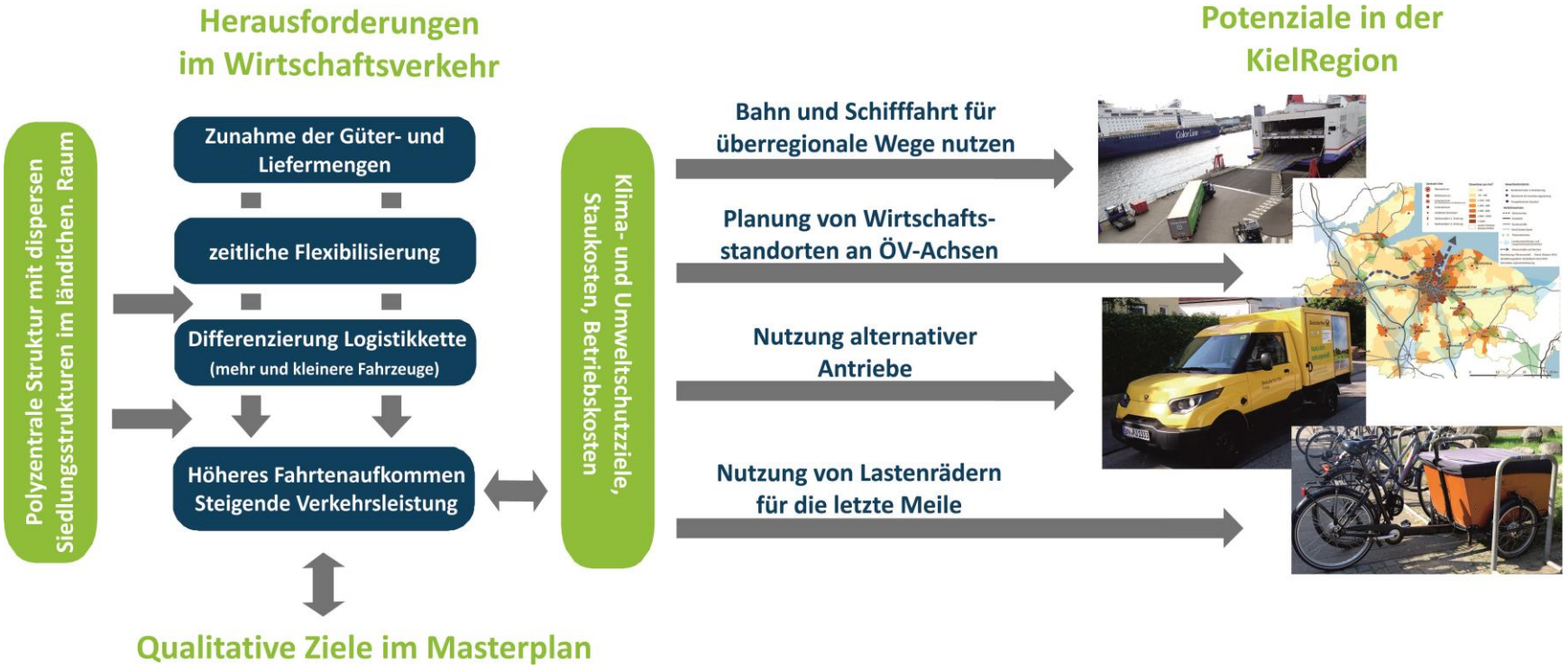
Mit der Sicherung lokaler Wirtschafts-, Einzelhandels- und Versorgungsstandorte werden in der KielRegion lebendige Zentren gestärkt und Nahversorgungsstrukturen aufrechterhalten. Auch die Vermarktung lokaler Waren- und Dienstleistungen nach dem Prinzip „**aus der Region für die Region**“ ist ein Instrument der regionalen Wirtschaftsförderung und gleichzeitig auch geeignetes Mittel, um klimaschonende Wegeketten durch kurze Transportwege zu gewährleisten.

Die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten betrifft auch die Wirtschafts- und Lieferverkehre innerhalb der Städte und Ortszentren. Hier muss eine verträgliche Abwicklung erreicht werden. Mit der Umsetzung eines **Lkw-Führungsnetzes für die Landeshauptstadt Kiel und das Umland** werden Wirtschaftsverkehre auf leistungsfähigen Routen gebündelt und die übrigen Straßen entlastet. Die Beeinflussung der Wegeführung gewährleistet so einerseits die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und berücksichtigt andererseits Aspekte wie Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Luftemissionen.

Für die letzte Meile werden in der KielRegion innovative Systeme zur Gestaltung der Zustell- und Lieferverkehre eingeführt. Innenstädte und Ortskerne der KielRegion stehen mit den Versorgungs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Gastronomieangeboten in zunehmendem Wettbewerb. Ein wesentlicher Aspekt zur Stärkung der Zentren und Ortskerne ist neben der Sicherstellung der Erreichbarkeit auch, die verkehrsbedingten Belastungen zu verringern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Zunahme des Transportvolumens im Lieferverkehr und die zeitliche Diversifizierung mit einem kleinteiligen Warenversand erfordern neue Lösungen. In Ortskernen und Stadtzentren werden über die **Gestaltung von Lieferzonenbereichen** Verkehrsbehinderungen verringert und die Erreichbarkeit der Geschäfte sichergestellt. Mit der Förderung alternativer Zustellfahrzeuge werden zusätzlich die Luft- und Lärmbeeinträchtigung reduziert. In diesem Zusammenhang ermöglicht die Förderung des effizienten **Einsatzes von E-Lastenrädern** nicht nur einen klimaschonenden Lieferverkehr, sondern verringert auch Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität. Zur Umsetzung ist die sukzessive Einrichtung von Micro-Hubs in Zentren zu prüfen, bei denen die zentrale Anlieferung eine Feinverteilung über Lastenräder oder andere E-Fahrzeuge ermöglicht.

Die Erstellung von integrierten Konzepten, die gemeinsam mit den lokalen Akteuren erarbeitet und umgesetzt werden, verknüpft moderne Mobilität mit der Stärkung der Ortskerne und Stadtzentren. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt daher die Vernetzung aller relevanten Akteure zur Entwicklung innovativer Wirtschafts- und Lieferverkehre in der KielRegion.

*Abb. 54: Rahmenbedingungen und Strategien zur Gestaltung der Wirtschafts- und Lieferverkehre in der KielRegion*



### 4.3.3 $CO_2$-neutrale Antrieben

$CO_2$-neutrale Antriebe tragen wesentlich zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen bei. Die Förderung betrifft den Individualverkehr, den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr. Die Elektromobilität stellt bei den $CO_2$-neutralen-Antrieben aufgrund einer hohen Energieeffizienz und fortgeschrittenen Marktreife aktuell die wichtigste Technologie dar. Sie wird in der KielRegion systematisch ausgeweitet. Nach dem zentralen Ziel, die Kfz-Fahrleistung durch Verlagerungen auf den Mobilitätsverbund zu reduzieren, ist die Förderung der Elektromobilität ein Handlungsschwerpunkt. Für die Elektromobilität als klimafreundliche Antriebstechnologie sind die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energien notwendig. Die Ausweitung der Elektromobilität unterstützt neben dem Aspekt der Reduzierung der (lokalen) Luftemissionen auch die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmemissionen.

Die größten Potenziale zur Senkung der $CO_2$-Emissionen liegen im motorisierten Individualverkehr. Der **bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur** stellt für die Nutzung von E-Pkws die wesentliche Grundlage dar. Die Verfügbarkeit von Ladepunkten an zentralen Zielorten der Region ist die Voraussetzung, um Nutzungshemmnissen, wie der noch üblichen Reichweitenangst, zu begegnen. Insbesondere in den kommenden Jahren stellen die Inanspruchnahme von Fördermitteln sowie eine regionale Abstimmung ein zentrales Handlungsfeld beim Ausbau der Ladeinfrastruktur dar. Zudem sind in innerstädtischen Quartieren technische Lösungen zu erproben, die eine Nutzung von E-Pkws ermöglicht, auch wenn kein privater Stellplatz vorhanden ist.

*Abb. 55: Kriterien für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum*

Das Regionale Mobilitätsmanagement organisiert in Kooperation mit der WT.SH Beratungen zu finanziellen Förderprogrammen und das Einreichen gemeinsamer Förderanträge mehrerer Akteure. Eine Koordinierung im Bereich der Fördermittelnutzung unterstützt den zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Region (vgl. Kap. 5). Für die bestehenden und zu errichtenden Ladepunkte im öffentlichen oder halböffentlichen Raum[6] müssen **einheitliche**

[6] Unter halböffentlichen Stellplätzen werden die Ladestationen verstanden, die sich auf dem Grundstück eines privaten Eigentümers befinden, die aber für bestimmte Zeiträume öffentlich zugänglich sind, wie z. B. Parkplätze von Supermärkten oder Parkhäuser von Einkaufszentren.

**Standards und eine einfache Zugänglichkeit** gewährleistet sein. Die Nutzung eines überregionalen einheitlichen Systems muss in der KielRegion umgesetzt werden. Auch andere Kriterien, die bei der Errichtung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Rahmen des Genehmigungsprozesses durch die Kommunen zu berücksichtigen sind, werden durch das Regionale Mobilitätsmanagement zentral aufbereitet und den Akteuren zur Verfügung gestellt.

Bei der **Umstellung der Fahrzeugflotten** auf klimaneutrale Antriebe nehmen kommunale Verwaltungen und öffentliche Institutionen eine wichtige Vorbildfunktion ein. Die Sichtbarkeit innovativer Mobilität im öffentlichen Raum wird erhöht und die Praxistauglichkeit dargestellt.

Die Förderung der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr erfolgt allerdings unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsmittel. Für die einzelnen Teilräume der KielRegion werden bei der Förderung der Elektromobilität dafür unterschiedliche strategische Ansätze in Bezug auf die einzelnen Verkehrsmittel angewendet. Insbesondere im städtischen Raum und in den Zentren stellen Nutzungs- und Flächenkonflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Herausforderung dar. Die Förderung der Elektromobilität erfolgt zur Substitution durch regenerative Energien - aber unter der Prämisse, dass die Stärkung des Mobilitätsverbunds nicht gemindert wird. Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr werden daher auf die strategischen Ansätze zur Verlagerung auf den Mobilitätsverbund ausgerichtet und dürfen diesen nicht entgegenstehen.

**Privilegierungen für Elektrofahrzeuge** im öffentlichen Raum sind aus diesem Grund differenziert zur bewerten. Beispielsweise werden Busspuren nicht für E-Pkw freigegeben, da dies der Beschleunigung des ÖPNV und damit der Stärkung des Mobilitätsverbunds entgegenstehen würde. Gleichzeitig werden durch die Umsetzung von Privilegien aber auch wichtige Impulse zur Förderung der Elektromobilität gesetzt, die insbesondere im Wirtschafts- und Lieferverkehr zur Umstellung der Fahrzeugflotten beitragen oder im Bereich des ruhenden Kfz-Verkehrs Anreize zur Nutzung von E-Pkw setzen. Solche Privilegien werden in der KielRegion im öffentlichen Raum ausschließlich zeitlich befristet und als Anschubförderung erprobt.

Das Spannungsfeld zwischen der Förderung der Elektromobilität im Kfz-Verkehr und der Stärkung des Mobilitätsverbunds ist in Bezug auf die Flächenkonkurrenz im ländlichen Raum nicht gegeben. Im ländlichen Raum wird der Individualverkehr auch in Zukunft vergleichsweise hohe Anteile bei der Verkehrsmittelwahl einnehmen. Daher sind Verknüpfungspunkte zu starken ÖPNV-Achsen sicherzustellen, beispielsweise über P+R-Anlagen.

**Klimaneutrale Antriebe im Öffentlichen Personennahverkehr** sind über die Ausweitung der Elektromobilität oder andere Technologien umzusetzen. Mit der Umsetzung der Strategien im Handlungsfeld „EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN“ wird sich in der KielRegion die Verkehrsleistung im ÖPNV bis zum Jahr 2035 potenziell verdoppeln und vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele eine Umstellung der Antriebe erforderlich machen. Forschung- und Entwicklungsarbeit, die Erprobung neuer Technologien und der Aufbau von Knowhow wird durch die Initiierung von Pilotprojekten in der KielRegion unterstützt.

Neben der Nutzung der Elektromobilität im Kfz-Verkehr ist auch im Radverkehr die elektromobile Unterstützung ein wichtiges Handlungsfeld, das bundesweit im Trend liegt. Um die Potenziale längerer Reichweiten und höherer Geschwindigkeiten durch **Pedelecs und E-Bikes in der Region** verstärkt nutzen zu können, wird die Radinfrastruktur ertüchtigt. Erhöhte Reichweiten sind mit Potenzialen verbunden, insbesondere auch auf interkommunalen Wegen Verlagerungsprozesse zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Im Bereich der Infrastruktur sind in der Region dafür mindestens an den ÖPNV-

Verknüpfungspunkten sichere Abstellanlagen umzusetzen, um Nutzungshemmnissen vergleichsweise kostenintensiver E-Bikes zu begegnen (vgl. Kap. 4.1.2). Eine Ausweitung von Ladestationen für Pedelecs ist aufgrund der hohen Reichweiten im Alltagsverkehr und den technisch geringen Ansprüchen nicht erforderlich. Allerdings ist die regionale Vermarktung und Ausweitung von Ladestationen zur Förderung des Radtourismus anzustreben. Die elektrische Unterstützung im Radverkehr ermöglicht durch E-Lastenräder auch im Transport- und Lieferverkehr Verlagerungen zugunsten klimafreundlicher Antriebe. Den Vorbehalten gegenüber der neuen Technologie Elektromobilität wird durch neue Mobilitätsformen begegnet. Elektromobilität kann so erprobt werden. Dafür ist in der Region die Ausweitung von E-Carsharing sowie Verleihangeboten für E-Lastenräder, Pedelecs und E-Bikes voranzutreiben (vgl. Kap. 1.3.1).

Die KielRegion sollte als ‚Modellregion Elektromobilität' die Etablierung und Ausweitung $CO_2$-neutraler Antriebe unterstützen und überregional Entwicklungen fördern. Dafür wird die Aufnahme in ein Förderprogramm geprüft.

*Abb. 56: Hybridbus in der Stadt Flensburg*

*Abb. 57: E-Carsharing Station in der Landeshauptstadt Kiel*

## 4.4 Handlungsfeld INFORMIEREN UND ORGANISIEREN

### 4.4.1 Kommunikation

Das Umdenken der Menschen ist die größte Herausforderung zum Erreichen einer ‚Modernen Mobilität' und ein langwieriger Prozess, der Überzeugungsarbeit erfordert. Kommunikation ist die zentrale Voraussetzung für eine Akzeptanz der Maßnahmen und gleichzeitig wichtigstes Instrument, um eine nachhaltige Verhaltensänderung herbeizuführen. Einerseits geht es darum, eine engagierte und koordinierte Erweiterung der Mobilitätsangebote in der ganzen Region zu etablieren und andererseits die Verkehrsnachfrage zu Gunsten des Mobilitätsverbunds zu erhöhen. Umfangreiche Effekte werden mit der Ausweitung von Mobilitätsangeboten insbesondere erzielt, indem flankierend Nutzungsbarrieren abgebaut und die Angebote beworben werden.

Mobilität erfolgt nicht ausschließlich innerhalb von Verwaltungs- und Kreisgrenzen, sondern in der KielRegion in zunehmendem Maße grenzüberschreitend (vgl. Abb. 58). Die steigenden Verkehrs- und Wirtschaftsverflechtungen erfordern ein vernetztes und gemeinsames Handeln zur Gestaltung des Mobilitätssystems. Die regionale Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den relevanten Akteuren wird durch eine regionale Schnitt- und Koordinierungsstelle im Bereich Mobilität sichergestellt. Gewährleistet wird durch die regionale Kooperation, nicht alles neu entwickeln zu müssen, sondern durch die Zusammenarbeit gegenseitig voneinander zu profitieren. Die Koordinierung von Maßnahmen auf der regionalen Ebene ermöglicht höhere Effektivität und Synergien bei der Bearbeitung und Umsetzung. Es werden finanzielle Kosteneinsparungen erreicht, v. a. aber auch Umsetzungsprozesse beschleunigt.

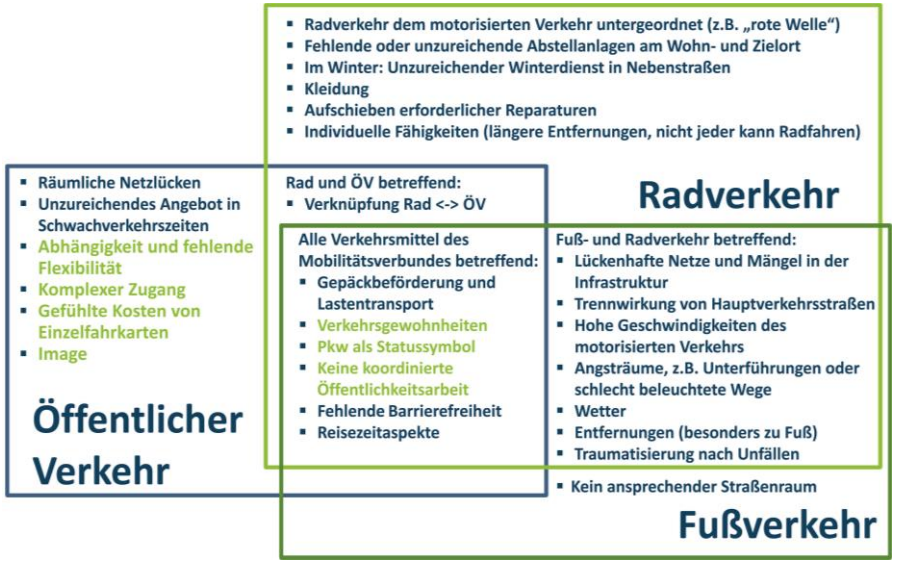
*Abb. 58: Pendlerverflechtungen zwischen den Ämtern der KielRegion*

Mit der Etablierung eines Regionalen Mobilitätsmanagements wird bei der KielRegion die Grundlage für **gemeinsame Planungsstrukturen** geschaffen. Die Bereiche, für die es in der Region bisher keine federführenden Zuständigkeiten gibt, werden zukünftig regional bearbeitet oder koordiniert. Darüber hinaus werden durch das Regionale Mobilitätsmanagement Informationen bereitgestellt, Akteure beraten und aktiviert sowie Maßnahmen initiiert. Das Regionale Mobilitätsmanagement baut auf den bestehenden Strukturen bei der KielRegion GmbH auf bzw. wird in diese integriert (vgl. Kap. 5). Im Bereich des ÖPNV erfolgt die Ausweitung gemeinsamer Planungen und Maßnahmenumsetzungen über die Weiterentwicklung der regionalen Kooperation der ÖPNV-Aufgabenträger (vgl. Kap. 5.4).

Der wesentliche Erfolgsfaktor zur Umsetzung des Masterplans Mobilität und damit der Regionalen Mobilitätsstrategie ist die Aktivierung der regionalen und lokalen Akteure durch eine frühzeitige Einbindung und Beteiligung. Dies ist auch Grundlage für die **systematische Vernetzung der Akteure** untereinander. Knowhow, Prozesse und Erkenntnisse werden regional multipliziert. Die Kommunen und Gebietskörperschaften profitieren bei der Bearbeitung von Mobilitätsthemen voneinander und können gemeinsame Ressourcen in Anspruch nehmen. Gemeinsam kann eine abgestimmte, strukturierte, transparente und überzeugende Vermittlung gegenüber der Öffentlichkeit erfolgen. Mit der Verstetigung der Akteursbeteiligung aus dem Bearbeitungsprozess des Masterplans Mobilität werden etablierte Formate genutzt, um eine inhaltliche und strategische Abstimmung auch in der Umsetzung zu ermöglichen. Über die Einbeziehung unterschiedlicher Fachbereiche und Interessensverbände wird eine integrierte Umsetzung sichergestellt (vgl. Kap. 5.5).

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im Mobilitätssystem wirken sich erst positiv auf die Nachfrage aus, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzer*innen bekannt sind und wahrgenommen werden. Im ÖPNV wurden mit dem landesweiten Marketing der NAH.SH bereits eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und ein einheitlicher „Markenauftritt“ entwickelt, die den Wiedererkennungswert erhöht und zu mehr Transparenz führt. Ein konsequentes Marketing für die unterschiedlichen Verkehrsmittel des Mobilitätsverbunds stärkt diesen insgesamt und führt zu einer intensiveren Nutzung. Für Mobilitätsangebote, die erst noch geschaffen oder nicht durch das landesweite Marketing beworben werden, stellt das Regionale Mobilitätsmanagement die Öffentlichkeitsarbeit sicher. Das Regionale Mobilitätsmanagement koordiniert künftig ein integriertes **Regionales Mobilitätsmarketing,** das auch eine verstärkte zielgruppenspezifische Ansprache beinhaltet.

*Abb. 59: Nutzungshemmnisse im Mobilitätsverbund*




Über die Öffentlichkeitsarbeit hinaus wird im Bereich Kommunikation außerdem der **Abbau von Nutzungshemmnissen** sukzessive vorangetrieben. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten abgebaut werden. Sie werden dazu erfahrbar und erlebbar gemacht. Hemmschwellen können durch die eigene Erprobung am besten abgebaut werden und führen dann oft zur häufigeren oder regelmäßigen Nutzung. Testangebote sind in der KielRegion beispielsweise im Rahmen von **Kampagnen und Aktionstagen** bereitzustellen. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt dafür lokale Akteure bei der Vorbereitung und Umsetzung. Die regionale oder landesweite Durchführung von Kampagnen ermöglicht in Kombination mit zeitlich befristeten Kostenvergünstigungen, Neukunden für den Mobilitätsverbund zu gewinnen.

Ein wesentlicher Aspekt für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und anderer moderner Mobilitätsangebote ist eine **Vereinfachung der Zugänglichkeit** und der Nutzung selber. Mit der Einführung eines multimodalen Zugangsmediums, das in der KielRegion als Pilotprojekt eingeführt wird und perspektivisch auch überregional erweiterbar ist, werden der ÖPNV, Carsharing, Bikesharing und andere Angebote übergreifend kommuniziert und nutzbar gemacht. Den Mobilitätsverbund bei Fahrten auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit zu nutzen, bekommt eine neue Qualität und stärkt inter- und multimodales Mobilitätsverhalten. Damit wird die Nachfrage positiv beeinflusst und die Auslastung der Angebote erhöht.

*Abb. 60: APP und Mobilkarte als digitale sowie analoge Lösung*

Die Bestrebungen zur Einführung einer landesweiten Gästekarte werden durch die KielRegion unterstützt. Ein übergreifendes Zugangs- und Tarifangebot, das speziell auf Touristen ausgerichtet ist, ermöglicht den Gästen auch ohne eigenes Auto in der gesamten Region mobil zu sein. Ergänzende Serviceangebote, wie die Organisation des Gepäcktransports auf der letzten Meile, schaffen Anreize für eine An- und Abreise mit dem Mobilitätsverbund. Die Gästekarte wird als Pilotprojekt in der KielRegion eingeführt. Sie erhöht die touristische Attraktivität, eine verträgliche Abwicklung der touristischen Verkehre und kann einen überregionalen Marketingeffekt erzeugen. Die Erreichbarkeit der Region mit diversen Verkehrsmitteln sowie die Möglichkeiten innerhalb der Region während des Aufenthalts mobil zu sein, wird zudem gezielt als Baustein in der touristischen Vermarktung der Region genutzt.

Eine intelligente und vernetzte Mobilität durch die **verstärkte Nutzung digitaler Medien** erschließt neue Potenziale. Über die Einführung eines einheitlichen Zugangssystems wird die tarifliche Integration der Mobilitätsangebote in die praktische Nutzung umgesetzt. Zudem ist mit einem multimodalen Zugangsmedium auch die Chance verbunden, Tarife weiterzuentwickeln. Im ÖPNV können im landesweiten Tarifverbund eigenständig durch die Region keine Veränderungen umgesetzt werden, trotzdem wirkt die KielRegion auf Anpassungen hin. Sie sollen zur Verbesserung der Transparenz im Tarifsystem und zur Erhöhung der Akzeptanz bei den Nutzer*innen führen. Dafür ist die Umstellung auf innovative eTarife im landesweiten Verbund erforderlich. Zur Sicherung eines diskriminierungsfreien Zugangs werden in der KielRegion neben digitalen Systemen auch weiterhin zusätzlich analoge Zugangsmöglichkeiten bereitgestellt (vgl. Abb. 60).

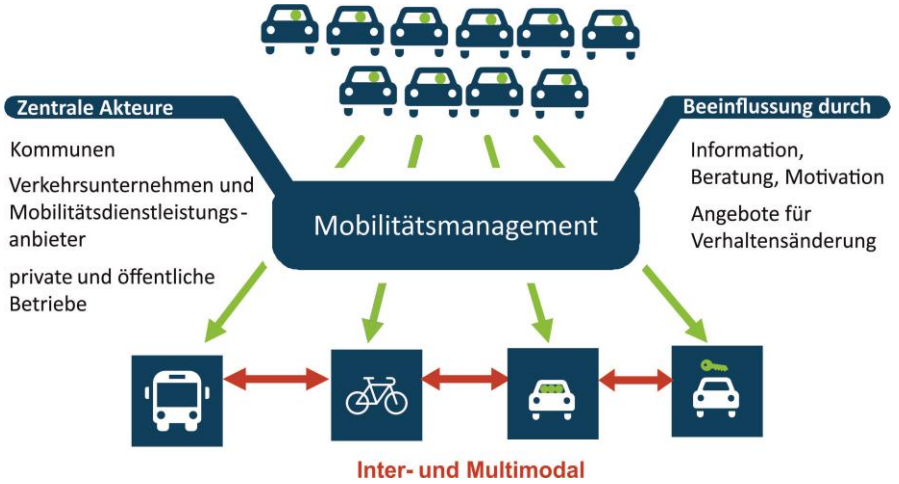
Mobilität ist als Querschnittsthema zu verankern und bedarf der themenübergreifenden Integration. Die Digitalisierung ermöglicht über die tarifliche Gestaltung hinaus zunehmend Verknüpfungen mit anderen Themen. Regionale Mobilitätsdaten werden dafür zentral aufbereitet, in einer regionalen Geodatenbank gesammelt und öffentlich zur Verfügung gestellt. Durch das Verkehrsmodell (vgl. Kap. 4.1.3) und die Konzepterstellung verfügt die Region bereits über eine Vielzahl an Daten. Die fortlaufende Pflege und Erweiterung sichert langfristig eine Grundlage für Planungen und kann auch Dritten für die Nutzung im Rahmen von Mobilitäts- oder Informationsangeboten zur Verfügung gestellt werden. Die Verknüpfung mit der landesweiten Geodatenbank sichert Synergien und verhindert Doppelstrukturen. Planungs- und Umsetzungsprozesse werden dadurch beschleunigt und kostengünstiger gestaltet.

### 4.4.2 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne der Zielsetzungen zu beeinflussen. Eine effizientere und klimafreundliche Verkehrsnachfrage wird in der KielRegion insbesondere über zielgruppenspezifische Informationen und Organisation von Servicedienstleistungen erreicht. Die erforderliche Aktivierung der relevanten Akteure wird auf regionaler Ebene sichergestellt. Mit der **Beratung durch Mobilitätsmanager** werden Grundlagen, Potenziale und Wirkungen dargestellt. Die Etablierung von kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement stellt die zielgruppenspezifische Ansprache der Verkehrsteilnehmer*innen in der KielRegion sicher.

Zur Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements eignet sich vor dem Hintergrund der Vielzahl an Kommunen, für Informationen und Instrumentarien eine zentrale Steuerung durch die regionale Ebene. Mit der Beratung der Kommunen werden die lokale Ebene eingebunden sowie bestehende und neue Mobilitätsangebote kommuniziert. Im Rahmen von beispielsweise Neubürgerberatungen, wird eine flächendeckende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt und der Bekanntheitsgrad erhöht. Mit dem ergänzendem **kommunalen Mobilitätsmanagement** wird darüber hinaus sichergestellt, dass Mobilität ganzheitlich und dauerhaft im kommunalen Einflussbereich gestaltet und integriert berücksichtigt wird. Von der Berücksichtigung als Planungsgrundsatz (vgl. 4.1.3) bis hin zur Organisation der kommunalen Verwaltungsstrukturen, sichert kommunales Mobilitätsmanagement optimale Bedingungen für die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Städte, Ämter und Gemeinden.

*Abb. 61: Akteure und in Ansätze im Mobilitätsmanagement*




Kinder und Jugendliche haben als Zielgruppe im Mobilitätsmanagement einen herausgehobenen Stellenwert. Sie werden die Zukunft der Mobilität gestalten und als nachfolgende Generation von moderner Mobilität profitieren. Mit **schulischem Mobilitätsmanagement** werden die spezifischen Anforderungen dieser Zielgruppe berücksichtig. Für Schulwege stehen z. B. Sicherheitsaspekte im Fokus. Es geht aber auch darum, Kinder und ihre Eltern für die aktive und selbstständige Mobilität zu sensibilisieren und zur Bewegung zu animieren. An Schulen bedarf es dafür Kümmerer, die in partizipativen Prozessen systematisch Verbesserungen zur klimafreundlichen und sicheren Organisation der Schulwege entwickeln und umsetzen. Die Region unterstützt das Einrichten von Verkehrsbeauftragten an Schulen und die Vernetzung zwischen

den Schulen. Mit der Einbindung der Eltern wird die Akzeptanz erhöht und moderne Mobilität gefördert.

Außerhalb des kommunalen Einflussbereichs sollte die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg oder bei Dienstfahrten in der KielRegion auch über Betriebe und Unternehmen positiv beeinflusst werden. Sie können mit betrieblichem Mobilitätsmanagement Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen, gesundheitsfördernde Effekte sowie eine personenbezogene $CO_2$-Reduzierung unterstützen (vgl. Abb. 62).

*Abb. 62: Vorteile von betrieblichem Mobilitätsmanagement*

Gemeinsam mit den Kammern und Wirtschaftsförderern wird die KielRegion das **Betriebliche Mobilitätsmanagement** ausbauen. Die Nutzung moderner Mobilitätsangebote erzeugt ein innovatives Image für die Unternehmen und ist gleichzeitig ein wichtiger Faktor für die Zufriedenheit der Mitarbeiter*innen. Als ein geeignetes Mittel zur Sicherung und Gewinnung von Fachkräften dient betriebliches Mobilitätsmanagement auch zur Förderung der regionalen Wirtschaft. Die direkte Ansprache der Unternehmen zu Anforderungen und Problemlagen sichert eine höhere Bereitschaft zur Umsetzung und aktiven Mitwirkung. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement bei interessierten Unternehmen und Betrieben (vgl. Abb. 63). Große Arbeitgeber und kompakte Gewerbegebiete werden aufgrund der übergeordneten Potenziale gezielt für eine Umsetzung motiviert.

*Abb. 63: Bausteine des betrieblichen Mobilitätsmanagements*

Kleine Betriebe und Unternehmen können Maßnahmen oft nicht alleine umsetzen oder eine Umsetzung ist mit verhältnismäßig hohen Kosten verbunden. In der KielRegion werden daher speziell **standortbezogene Kooperationen** unterstützt, um auch für kleinere Unternehmen und unternehmensübergreifend betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Die gemeinsame Umsetzung ermöglicht eine effektivere und kostengünstigere Umsetzung. Die Gründung solcher standortbezogenen Kooperationen wird mit Moderationsprozessen unterstützt. Zur Förderung des Erfahrungsaustauschs zwischen den Unternehmen und Betrieben sowie zwischen standortbezogenen Kooperationen in Bezug auf Chancen, Barrieren und erfolgreiche Maßnahmen, wird eine Vernetzung innerhalb der Region aufgebaut.

Eine verträgliche Verkehrsabwicklung bedarf auch bei Großveranstaltungen sowie bei Sport- und Kulturveranstaltungen einer nachhaltigen Organisation, die über Kombi-Tickets unterstützt wird. Die kostenfreie Nutzung des ÖPNV an den Veranstaltungstagen trägt zu einem verträglichen Ablauf und die Reduzierung von Beeinträchtigungen durch die Kfz-Nutzung bei. Gleichzeitig

werden Neukunden an den ÖPNV herangeführt, womit die Chance einer verstetigten Nutzung im Alltagsverkehr verbunden ist.

Mobilitätsmanagement wird als strategischer Ansatz in der KielRegion durch die regionale Ebene zentral beworben. Dazu werden insbesondere kommunale **Verwaltungen als Vorbildakteure** eingebunden. Nachhaltige Mobilität innerhalb der Verwaltung und bei den Mitarbeiter*innen zu fördern, schafft Sichtbarkeit und ist mit der Möglichkeit einer schnellen Umsetzung verbunden. Die Nutzung $CO_2$-neutraler Antriebe bei Dienstfahrten von Verwaltungen erhöht die Präsenz im öffentlichen Raum und zeigt die Praxistauglichkeit (vgl. Kap. 0).

*Abb. 64: Praxisbeispiel Eintrittskarte von Holstein Kiel als Kombi-Ticket*

*Abb. 65: Elektrofahrzeug bei der Kreisverwaltung Plön*

### 4.4.3 Verkehrssicherheit

Das Recht auf Gesundheit und Unversehrtheit ist ein Grundrecht. Die Sicherheit im Verkehr ist damit ein übergeordneter Anspruch in der Mobilitätsplanung. Insbesondere die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen ist ein zentraler Maßstab, an dem sich das Mobilitätssystem messen lassen muss. Ein verträgliches und sicheres Mobilitätssystem senkt außerdem Hemmschwellen, auch ohne das eigene Auto mobil zu sein. Die Aufteilung des Straßenraums wird daher für die unterschiedlichen Verkehrsmittel angepasst und schafft zusätzlichen Raum für das Zufußgehen, das Radfahren und den Mobilitätsverbund. Auch die soziale Sicherheit, also die Vermeidung von Angsträumen ist ein wichtiges Thema. Neben infrastrukturellen Anpassungen sind auch die Nutzer*innen zu beeinflussen, um über das individuelle Verhalten die Sicherheit im öffentlichen Straßenraum in der Region zu erhöhen. Ein wesentliches Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit liegt in der Reduzierung und Harmonisierung der Geschwindigkeiten.

**Präventionsarbeit** ist der zentrale Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie sensibilisiert Menschen für Rücksichtnahme und die Herausforderungen im Mobilitätssystem. Alters- und zielgruppenspezifische Informationen und Schulungen tragen insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und einem zunehmend komplexer werdenden Mobilitätssystem zur Verkehrssicherheit bei. Pedelecs- und E-Bikes ermöglichen z. B. höhere Geschwindigkeiten im Radverkehr und werden häufig von Senior*innen genutzt. Trainingsangebote und Schulungen sind aufbauend auf den bereits laufenden Aktivtäten zielgerichtet in Verwaltungen, Unternehmen, Schulen und KiTas auszuweiten. Die präventiven Maßnahmen und Aktionen reduzieren menschliches Fehlverhalten bei der Fahrt zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder im Freizeitverkehr.

Die Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen wird über eine gemeinsame Ansprache erreicht. Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen wird zusätzliche Aufmerksamkeit geschaffen. Die Vernetzung und Beteiligung der relevanten Akteure, wie z. B. der Kreisverkehrswachten, trägt zur Ausweitung von Kampagnen und Aktionsangeboten bei. Um die Verkehrssicherheitsarbeit regional zu koordinieren, wird ein Kooperationsnetzwerk geschaffen. Dabei wird auch ehrenamtliches Engagement in der KielRegion zielgerichtet eingebunden und durch das Regionale Mobilitätsmanagement koordiniert.

*Abb. 66: Praxisbeispiel Verkehrssicherheitstraining an einer Schule in Kiel*

Verkehrssicherheit wird auch systematisch in Planungsprozesse eingebunden. Sicherheitsmängel sind über eine Durchführung von **Planungs-/Sicherheitsaudits** frühzeitig in Planungsprozessen zu identifizieren und zu beseitigen. Dies verhindert Unfälle und stellt sicher, dass nachträglich keine

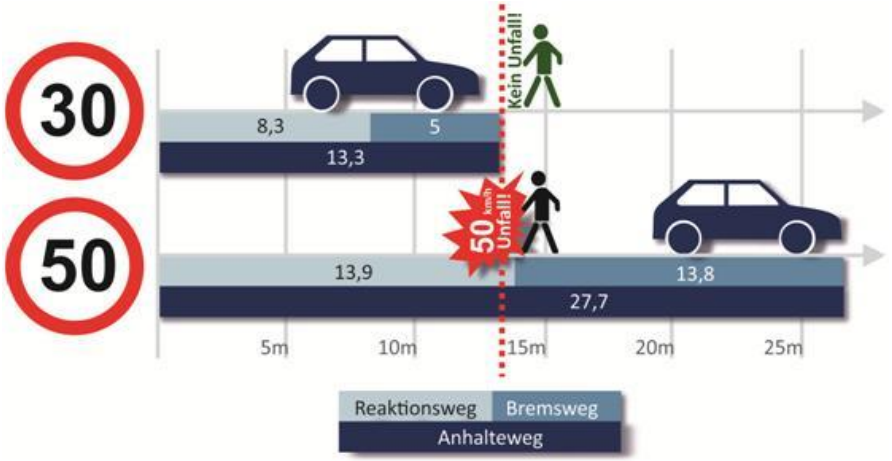
aufwändigen Anpassungen zur Sicherheit erforderlich werden. Mit der Durchführung von Sicherheitsaudits bei künftigen Planungen aber auch der Überprüfung von Bestandssituationen wird sukzessiv eine sichere Infrastruktur in der Region erreicht. Mit der Qualifizierung von Fachplaner*innen aus der Region wird Knowhow zum Thema Verkehrssicherheit aufgebaut.

Neben der Beseitigung von Sicherheitsmängeln im Infrastrukturbestand und in Planungsprozessen wird Verkehrssicherheit auch durch neue Grundsätze der **Straßenraumgestaltung** gewährleistet. Der öffentliche Raum wird nicht mehr unter der Prämisse der autogerechten Gestaltung geplant, sondern orientiert sich an den Belangen des Mobilitätsverbunds. Städte und Ortsdurchfahrten sind teilweise durch überdimensionierte Räume für den Kfz-Verkehr geprägt. Flächen werden zukünftig neu organisiert, um zu Gunsten der Nahmobilität Qualitäten im öffentlichen Raum zu schaffen. Diese wirken sich neben der Aufenthalts- und Nutzungsqualität auch auf die Verkehrssicherheit aus. Insbesondere in zentralen Lagen werden Flächennutzungskonflikte zu Gunsten des Mobilitätsverbunds reduziert, indem die Flächen für den Kfz-Verkehr auf das zukünftig notwendige Maß begrenzt werden.

Eine hohe Relevanz hat die **Gestaltung von Ortsdurchfahrten** in der KielRegion. Über eine identitätsstiftende Gestaltung und bauliche Maßnahmen an den Ortsein- und Ausfahrten werden Siedlungsbereiche erkennbar und die Reduzierung von Geschwindigkeiten unterstützt. In den Ortsdurchfahrten werden sichere Gehwege angeboten und die Führung des Radverkehrs StVO-konform geregelt. Elementar sind sichere Überquerungsstellen für den Fuß- und Radverkehr. Für erforderliche Veränderungen unterstützt das Regionale Mobilitätsmanagement die Kommunen bei der Interessensvertretung gegenüber höheren Planungsebenen, um auch im klassifizierten Straßennetz eine entsprechende Umsetzung zu ermöglichen. Dafür ist ein Dialog mit den Baulastträgern durch das Regionale Mobilitätsmanagement zu initiieren.

Besondere Potenziale für die Verkehrssicherheit ergeben sich durch die Anordnung verträglicher Geschwindigkeiten. Hohe Geschwindigkeiten erfordern generell längere Reaktions- und Bremswege. **Geschwindigkeitsreduzierungen** im Kfz-Verkehr verringern das Unfallrisiko und die Schwere der Unfälle. Das höchste Verletzungsrisiko besteht bei Verkehrsunfällen für den Fuß- und Radverkehr. Reduzierte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erhöhen daher auch die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

*Abb. 67: Vergleich des Anhaltewegs bei 30 und 50 km/h*




Außerdem bewirken reduzierte Geschwindigkeiten eine Verringerung der Lärmemissionen und tragen so zur Erhöhung der Lebensqualität bei**.** Weitere Effekte beziehen sich auch auf einen verbesserten Verkehrsfluss. Die Störanfälligkeit im Straßennetz wird verringert, da sich das Tempo unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer*innen bei geringeren Geschwindigkeiten annähert. Aus den vielfältigen Gründen wird in der KielRegion insbesondere in Wohngebieten und sensiblen Straßenabschnitten konsequent auf eine Reduzierung der Geschwindigkeiten hingearbeitet.

Um die Akzeptanz der Geschwindigkeitsregelungen zu erhöhen, werden Kontrollen in der Region ausgeweitet. Die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit wird insbesondere in sensiblen Bereichen, z. B. an Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen kontinuierlich überprüft und Aufmerksamkeit für die Verkehrssicherheit geschaffen. Geschwindigkeitsanzeiger sensibilisieren die Verkehrsteilnehmer*innen. Die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Gebietskörperschaften und die Polizei erwirken mittel- und langfristig die Senkung der Unfälle durch Lerneffekte der Verkehrsteilnehmer*innen.

Insbesondere an Schulen sind hohe Verkehrssicherheitsstandards in der Kiel-Region zu gewährleisten. Als wichtige Grundlage dient, neben der Geschwindigkeitsreduzierung im Umfeld der Schulen, die Gestaltung der Schulwege mit sicheren Querungshilfen. Anhand von **Schulwegplänen** werden sichere Schulwege konzipiert und Gefahrenstellen abgebaut. Die Aktualisierung und Ausweitung der Schulwegpläne sollte mit Maßnahmen aus dem schulischen Mobilitätsmanagement kombiniert werden (vgl. Kap. 4.4.2). Das Regionale Mobilitätsmanagement gibt dafür Hilfestellung und unterstützt die Vernetzung mit den relevanten Akteuren (Polizeidienststellen, Kreisverkehrswachten etc.). Über die regionale Ebene erfolgt ebenfalls eine proaktive Ansprache der Schulen. Mit einer Zusammenstellung von Praxisbeispielen wird eine Multiplikation erfolgreicher Maßnahmen möglich. Die regelmäßige Aktualisierung der Schulwegpläne gewährleistet Kindern und Jugendlichen fortlaufend eine sichere und eigenständige Mobilität auf dem Schulweg.

*Abb. 69: Praxisbeispiel Geschwindigkeitsreduzierung in Westensee*

*Abb. 68: Praxisbeispiel Verkehrsberuhigung Westerrönfeld*

# 5 Planungsstrukturen

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion wurde von Beginn daran ausgerichtet, handlungsorientiert die Möglichkeiten zur Umsetzung und damit auch Empfehlungen für regionale Planungsstrukturen darzustellen. Auf Basis der Stärken- und Schwächen-Analyse[7] und intensiven Diskussionen in den projektbegleitenden Gremien wurde ein Vorschlag erarbeitet, der sowohl mehr Effektivität als auch Synergien bei der Bearbeitung von Mobilitätsthemen in der Region ermöglicht. Durch eine Bearbeitung auf Ebene der KielRegion können insbesondere auch neue Themen oder auch regionale Projekte bearbeitet werden, für die es bisher keine direkten Zuständigkeiten und/oder keine ausreichenden Ressourcen gab. Zudem endet Mobilität nicht an den Gebietsgrenzen. Die Verkehrsströme ziehen sich durch die ganze Region, was regionsweite Lösungen erforderlich macht. Gemeinsame regionale Lösungen können Kosten für die Entwicklung und Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten verringern. Entsprechende Maßnahmen im Masterplan Mobilität, die durch eine solche regionale Schnittstelle bearbeitet werden sollten, sind im Maßnahmenkonzept gekennzeichnet (vgl. Kap. 6.2).

## 5.1 Rahmenbedingungen

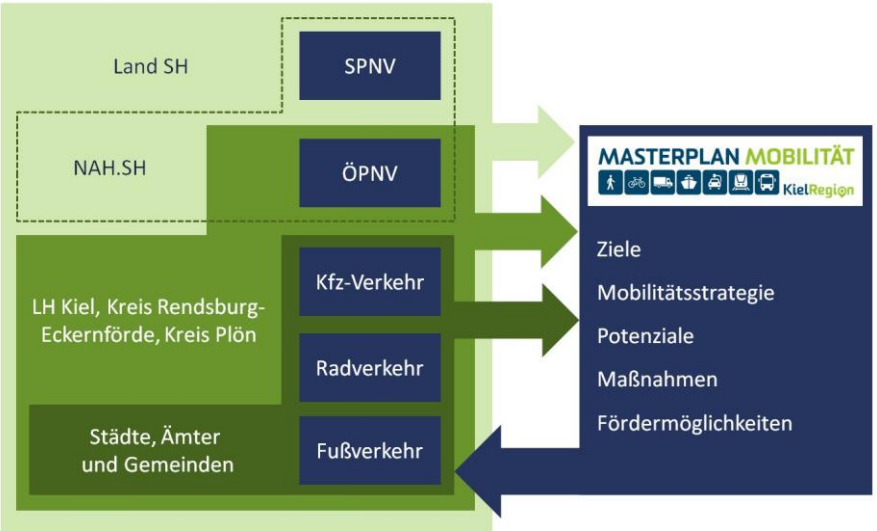
Die regionale Kooperation der Gebietskörperschaften in der KielRegion beruht auf der Grundlage des Regionalen Entwicklungskonzepts (REK)[8]. Durch das REK sind gemeinsame Ziele und Leitthemen für die Region definiert, von denen ein Leitthema die ‚Moderne Mobilität' umfasst. Das Thema Mobilität wird in diesem Rahmen bereits als ein Schwerpunktthema im Regionalmanagement der KielRegion GmbH bearbeitet. Bisher bezieht sich diese Bearbeitung auf die Vernetzung der Akteure, die organisatorische Aufgabenübernahme bei regionalen Kooperationsprojekten und Koordinierungsaufgaben zur Förderung von Projekten im Rahmen des Regionalbudgets. Inhaltlich wird das Thema Mobilität bisher durch das Regionalmanagement der KielRegion kaum bearbeitet.

Die Themenfelder im Bereich Mobilität sind durch differenzierte Planungs- und Entscheidungsebenen geprägt, die das Land Schleswig-Holstein, die Landeshauptstadt Kiel und die Kreise sowie die einzelnen Ämter, Städte und Gemeinden betreffen (vgl. Abb. 70). Zusätzlich sind fachspezifische Zuständigkeiten zu beachten, wie im Bereich der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Straßenbaulast. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt überwiegend durch die Verwaltungen der Ämter, Städte und Gemeinden sowie den Kreis Plön, den Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel. Zudem liegen Themen im Kompetenzbereich des Landes Schleswig-Holstein und seinen zugehörigen Institutionen sowie beim Verkehrsverbund NAH.SH. Einzelne Mobilitätsthemen werden in der Region außerdem durch unterschiedliche Verbände und Initiativen begleitet oder initiiert (wie z. B. RAD.SH, ADFC, VCD, Kieler Tretwerk e.V.).

Die komplexen Strukturen erfordern eine inhaltliche Schnittstelle zur Initiierung, Begleitung und Bearbeitung von Maßnahmen mit der Beteiligung aller relevanten Akteure.

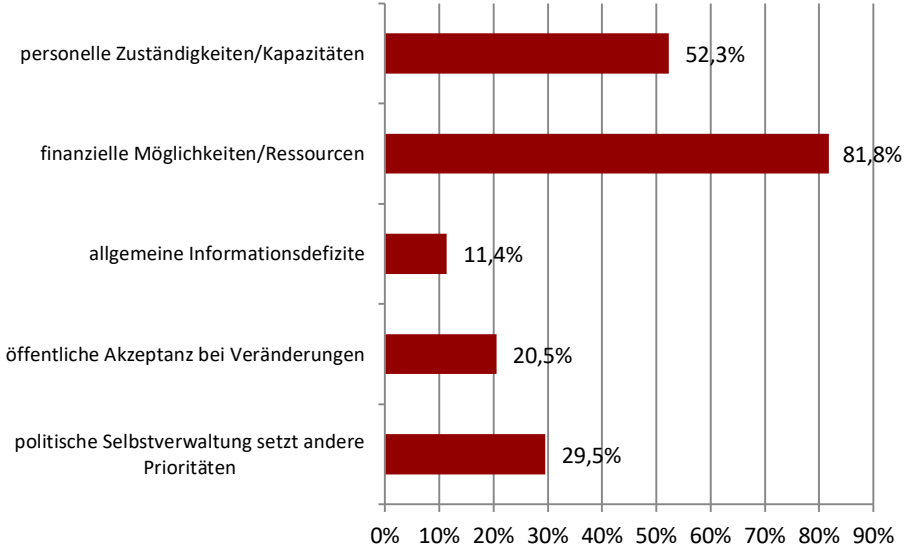
[7] Zwischenbericht zur Bestandsanalyse, Kapitel 3.14
[8] KielRegion 2013: kielregion.de/die-kielregion/regionalmanagement/

*Abb. 70: Zuständigkeitsbereiche für Mobilitätsthemen in der KielRegion*




Der Bedarf einer regionalen Schnittstelle für das Thema Mobilität wurde auch durch die kommunale Ebene der Städte, Ämter und Gemeinden bekräftigt. Die Bearbeitung von Mobilitätsthemen kann durch die Städte, Ämter und Gemeinden aufgrund mangelnder Ressourcen häufig nicht erfolgen. Es fehlen insbesondere personelle Kapazitäten mit entsprechendem Knowhow sowie finanzielle Ressourcen (vgl. Abb. 71). Eine Bearbeitung kann in vielen Fällen trotz starken Handlungsbedarfs und eines hohen Stellenwerts des Themas Mobilität gar nicht oder nicht in angemessenen Zeiträumen erfolgen[9]. Auch die Inanspruchnahme finanzieller Fördermittel erfolgt aufgrund mangelnder Informationen über laufende Förderprogramme oder wegen bürokratischer Hürden häufig nicht. Neben dem hohen Informationsbedarf wurde für die Bearbeitung von Mobilitätsthemen auch Handlungsdarf im Hinblick auf die Kooperation zwischen den Akteuren deutlich.

*Abb. 71: Barrieren für die Umsetzung von Mobilitätsthemen*




Quelle: eigene Erhebung, vgl. Dokumentation Online-Befragung der Kommunen

Die Chancen, die gesetzten Ziele und allgemein ein modernes Mobilitätssystem in der KielRegion durch die effiziente Umsetzung von Maßnahmen zu erreichen, werden durch eine gemeinsame regionale Schnittstelle deutlich verbessert. Mit einer regionalen Bearbeitung sind finanzielle Synergieeffekte und die Möglichkeit einer zentralen Bereitstellung von Knowhow verbunden. Neben der Information u. a. zu Fördermöglichkeiten können Akteure aktiviert und Maßnahmen initiiert werden. Auch die regionale Interessenvertretung beispielsweise gegenüber der Landesebene spricht für eine solche Schnittstelle.

[9] vgl. Anhang Online-Befragung der Kommunen

## 5.2 Aufgaben und Varianten

Aufbauend auf der Analyse bestehender Planungsstrukturen wurden die Anforderungen an eine gemeinsame Schnittstelle zur Bearbeitung von Mobilitätsthemen für die Region definiert und im Rahmen der umfangreichen Akteursbeteiligung abgestimmt.

Die Anforderungen umfassen

- die Sicherstellung einer Querschnittskompetenz zur Integration aller Verkehrsträger,
- die ressortübergreifende Kompetenz mit der Besetzung von Schnittstellen z. B. zur Stadt- und Kreisplanung, zur Wirtschaftsförderung und zum Tourismus sowie
- die Akzeptanz bei allen Entscheidungsträgern, Akteuren und potenziellen Projektpartnern.

Für eine regionale Schnittstelle sind unterschiedliche Aufgaben denkbar, die verschiedenen Stufen der regionalen Kooperation zugeordnet werden (vgl. Abb. 72). In einer ersten Stufe sind insbesondere kommunikative und koordinierende Aufgaben enthalten. Eine zweite Stufe ist über die inhaltliche Erarbeitung von Konzepten, die Begleitung von Umsetzungsprozessen bis hin zur Evaluation sowie eine themenspezifische Qualifizierung definiert. Eine dritte Stufe könnte schließlich die Zusammenführung und Übertragung verschiedener Kompetenzbereiche umfassen.

*Abb. 72: Aufgaben in unterschiedlichen Stufen regionaler Kooperation*

**1. Stufe: Koordination und Kommunikation (Basis)**

- Kommunikation: Vernetzung, Aktivierung, Beratung, Moderation von Prozessen
- Mobilitätsmarketing und Öffentlichkeitsarbeit
- Für neue Stellen erforderlich: Qualifizierung in den Bereichen Fördermöglichkeiten, integrierte Planung / Mobilität als Querschnittsaufgabe, Mobilitätsmanagement

**2. Stufe: Inhalte und Prozessbegleitung**

- Erarbeitung von Konzepten, strategischer Rahmen und regionaler Standards
- Umsetzungsbegleitung, Koordinierung, Evaluation
- Koordinierung gemeinsamer Nahverkehrsplanung
- Qualifizierung im Bereich Nahmobilität (Fußverkehr und Radverkehr)

**3. Stufe: Zusammenführung**

- Übertragung und Zusammenführung der Aufgaben-/Baulastträgerschaft: ÖPNV, Kreis- und Landesstraßen sowie Kreisplanung

Für die Umsetzung des Masterplans ist die erste Stufe zwingend erforderlich. Die zweite Stufe wird für die regionale Ebene ebenfalls empfohlen. Die dritte Stufe umfasst zwar das Optimum für eine regionale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität nach dem Vorbild beispielsweise der Region Hannover, sie hängt aber von weitreichenden, über den Sektor Mobilität deutlich hinausgehenden Entscheidungen ab.

Zur Ausweitung der regionalen Kooperation mit einer gemeinsamen Mobilitäts-Schnittstelle wurden vier Varianten ausgearbeitet und bewertet. Diese Varianten regionaler Planungsstrukturen können die Aufgaben der drei Stufen (s.o.) in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Qualität erfüllen.

*Abb. 73: Bewertung von Varianten für regionale Planungsstrukturen*

1. Die Weiterführung projektbezogener Kooperationen, bei der die vorhandenen Kernkompetenzen eingebunden werden, ist mit den Vorteilen verbunden, dass keine großen finanziellen Aufwendungen erfolgen müssen und etablierte Strukturen genutzt werden können. Allerdings können durch diese Strukturen die unterschiedlichen Interessenlagen zum Teil nicht ausgeglichen und einige Mobilitätsthemen inhaltlich nicht vollständig besetzt werden. Den Status quo in dieser Form aufrechtzuerhalten, wäre zudem mit einer unklaren regionalen Ressourcenzuweisung verbunden und würde keinen integrierten Ansatz darstellen, mit dem wesentliche Verbesserungen im Bereich Mobilität erreicht werden könnten (vgl. Abb. 73).

2. Eine Möglichkeit, die über den Status quo hinausgeht, stellt die personelle Erweiterung bei den Kreisen und der Landhauptstadt Kiel für den Bereich Mobilität dar. Der damit verbundene Vorteil bezieht sich insbesondere auf die Ausweitung personeller Ressourcen für die Bearbeitung von Mobilitätsthemen. Diese Variante ist auch mit der Möglichkeit einer finanziellen Förderung für bis zu drei Jahre verbunden. Allerdings wären durch die dezentrale Struktur regionale Impulseffekte und Synergieeffekte allenfalls eingeschränkt möglich. Es würde keine Struktur geschaffen, die Spezialisierungen für unterschiedliche Themen ermöglicht und über die regional bedeutsame Mobilitätsthemen gemeinsam bearbeitet werden können.

3. Eine dritte Variante betrifft die Etablierung eines Mobilitätsmanagements auf der regionalen Ebene. Die Gestaltung der Umsetzung des Masterplans Mobilität auf einer gemeinsamen Ebene ermöglicht es, Themen regional zu bearbeiten und Projekte gemeinsam zu realisieren. Auf der regionalen Ebene existiert mit der KielRegion GmbH zudem bereits eine bewährte Struktur, die genutzt werden könnte. Laufende Kooperationen bestehen darüber bereits auch mit Akteuren aus dem Themenfeld Mobilität, auf denen ein Regionales Mobilitätsmanagement aufbauen kann. Mit der Aufgabenerweiterung der KielRegion GmbH um das Regionale Mobilitätsmanagement wird es möglich, Themen perspektivisch effizienter durch eine thematische Spezialisierung zu bearbeiten. Zudem können Interessen durch die regionale Schnittstelle gut zusammengebracht und die regionale Kooperation insgesamt gestärkt werden. Für diese Variante besteht ebenfalls die Möglichkeit einer finanziellen Förderung bis zu drei Jahren.

4. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Gründung eines Kommunalverbandes besonderer Art, der mit dem Zusammenschluss die Komplexität der Zuständigkeits- und Entscheidungsstrukturen deutlich vereinfachen würde. Aus der Perspektive der Mobilitätsplanung wären damit viele Vorteile verbunden. Mit einem gemeinsamen Entscheidungsgremium wäre beispielsweise eine regionale Planungssicherheit gegeben. Auch wenn aus Sicht der Mobilitätsplanung eine Gebietsreform perspektivisch die optimale Variante darstellt, wird diese Struktur allein für die Umsetzung des Masterplans nicht empfohlen. Denn mit dieser Variante wäre eine Vielzahl von Veränderungen verbunden, die weit über das Thema der Mobilität hinausgehen und in ihrer Konsequenz den Rahmen des Masterplans Mobilität überschreiten. Die notwendige ressortübergreifende Prüfung und Abstimmung erfordert einen intensiven und komplexen Entscheidungsprozess, der eine zügige Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität auch blockieren könnte. Zudem wäre eine solche Gebietsreform mit dem Risiko fehlender Zustimmung verbunden.

In Abwägung der unterschiedlichen Varianten stellt die Etablierung eines Regionalen **Mobilitätsmanagements angedockt an die KielRegion GmbH** die geeignete Struktur dar, um den Masterplan Mobilität umzusetzen und gemeinsame Planungsstrukturen auf regionaler Ebene zu festigen (vgl. Variante 3).

## 5.3 Regionales Mobilitätsmanagement

Durch die Einrichtung eines Regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH (vgl. Maßnahmen-Steckbrief D.1.1) werden bestehende Organisationsstrukturen genutzt. Mit der KielRegion GmbH verfügt die Region bereits über eine gemeinsame Schnittstelle mit einem Regionalmanagement und der projektbezogenen Umsetzung. Durch die Gremien des Regionalmanagements der KielRegion mit dem Lenkungsausschuss, der Projektgruppe und den Facharbeitsgruppen findet eine umfangreiche interkommunale Vernetzung und Kooperation der Akteure statt.

Die Etablierung eines Regionalen Mobilitätsmanagements würde für die KielRegion ein zweites Aufgabenfeld neben dem Regionalmanagement darstellen. Diese Etablierung sollte in zwei Phasen erfolgen.

In einer ersten Phase wird die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen sichergestellt. Ein solches Umsetzungsmanagement wird zudem aufgrund der Konzepterstellung des Masterplans Mobilität durch die Klimaschutzinitiative mit Bundesmitteln finanziell gefördert. Die Förderung bezieht sich dabei auf personelle Ressourcen sowie auf ausgewählte Maßnahmen. Die Förderung für die personelle Bearbeitung beläuft sich für die ersten zwei Jahre auf 65 % und im dritten Jahr auf 40 %. Ausgewählte Maßnahmen werden bei den zuwendungsfähigen Ausgaben mit bis zu 50 % durch das Konzept gefördert. Ein Umsetzungsmanagement als erste Phase eines Regionalen Mobilitätsmanagements sollte neben der Aufbereitung von Fördermöglichkeiten auch Beratungsfunktionen und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen und zur Aktivierung und Vernetzung der Akteure in der Region beitragen. Neben diesen kommunikativen und koordinierenden Funktionen, sollten in der ersten Phase aber auch die Umsetzung von (regionalen) Maßnahmen, die Erarbeitung von Konzepten, die Prozessevaluation sowie die Betreuung des Verkehrsmodells sichergestellt werden. Damit werden in der ersten Phase insbesondere Aufgabenbereiche übernommen, für die es bisher überwiegend keine Zuständigkeiten gibt und die im Wesentlichen der ersten und zweiten Stufe der möglichen Aufgaben entsprechen (vgl. Abb. 72).

Um nach der Phase der finanziellen Förderung eine Verstetigung des Mobilitätsmanagements sicherzustellen, sollte bereits kurzfristig die zweite Phase vorbereitet werden. So ist anzustreben, die zweite Stufe der Aufgaben auch im Hinblick auf eine fachliche Qualifizierung zu erfüllen. Das Regionale Mobilitätsmanagement muss sowohl in der Phase des Umsetzungsmanagements als auch in der Phase der Verstetigung strukturell in die Verwaltungsabläufe der Gebietskörperschaften eingebunden werden. Insbesondere das Thema ÖPNV wird überwiegend nicht im Aufgabenbereich des Regionalen Mobilitätsmanagements liegen, sondern weiterhin bei den regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern. Diese werden entsprechend auch die wesentlichen ÖPNV-Maßnahmen (v. a. Handlungsfeld B EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN) umsetzen. Eine enge Zusammenarbeit und regelmäßige Abstimmung zwischen dem Regionalen Mobilitätsmanagement und den ÖPNV-Aufgabenträgern wird dennoch als unbedingt erforderlich angesehen, da die Mobilitätsthemen untereinander teilweise vernetzt sind und der Mobilitätsverbund nur durch eine integrierte Vorgehensweise nachhaltige gestärkt werden kann. Für den Bereich des ÖPNV wird die Weiterentwicklung der Kooperation der regionalen ÖPNV-Aufgabenträger angestrebt (vgl. Maßnahme D.1.2).

Mit den verschiedenen Ressorts und bestehenden Institutionen ist durch das Regionale Mobilitätsmanagement auf unterschiedlichen Ebenen eine fachliche Einbindung vorzusehen. Zudem sind Umsetzungskooperationen zu entwickeln (vgl. Abb. 75). Damit werden Doppelstrukturen vermieden und eine integrierte Bearbeitung von Mobilitätsthemen ermöglicht. Für die Abstimmung und Einbeziehung der vielen unterschiedlichen Akteure, sollte auch perspek-

tivisch die Akteursbeteiligung fortgesetzt werden. Zur Umsetzung von Maßnahmen wird mit dem Projektteam, dem Fachplanungskreis sowie dem Projektbeirat im fortlaufenden Prozess eine regelmäßige Einbindung aller relevanten Akteure sichergestellt (vgl. Kap. 5.5).

Im Maßnahmenkonzept wurden 30 Maßnahmen identifiziert, die durch das Regionale Mobilitätsmanagement umgesetzt oder begleitet werden sollen (vgl. Abb. 74).

*Abb. 74: Dem Mobilitätsmanagement zugeordnete Maßnahmen*

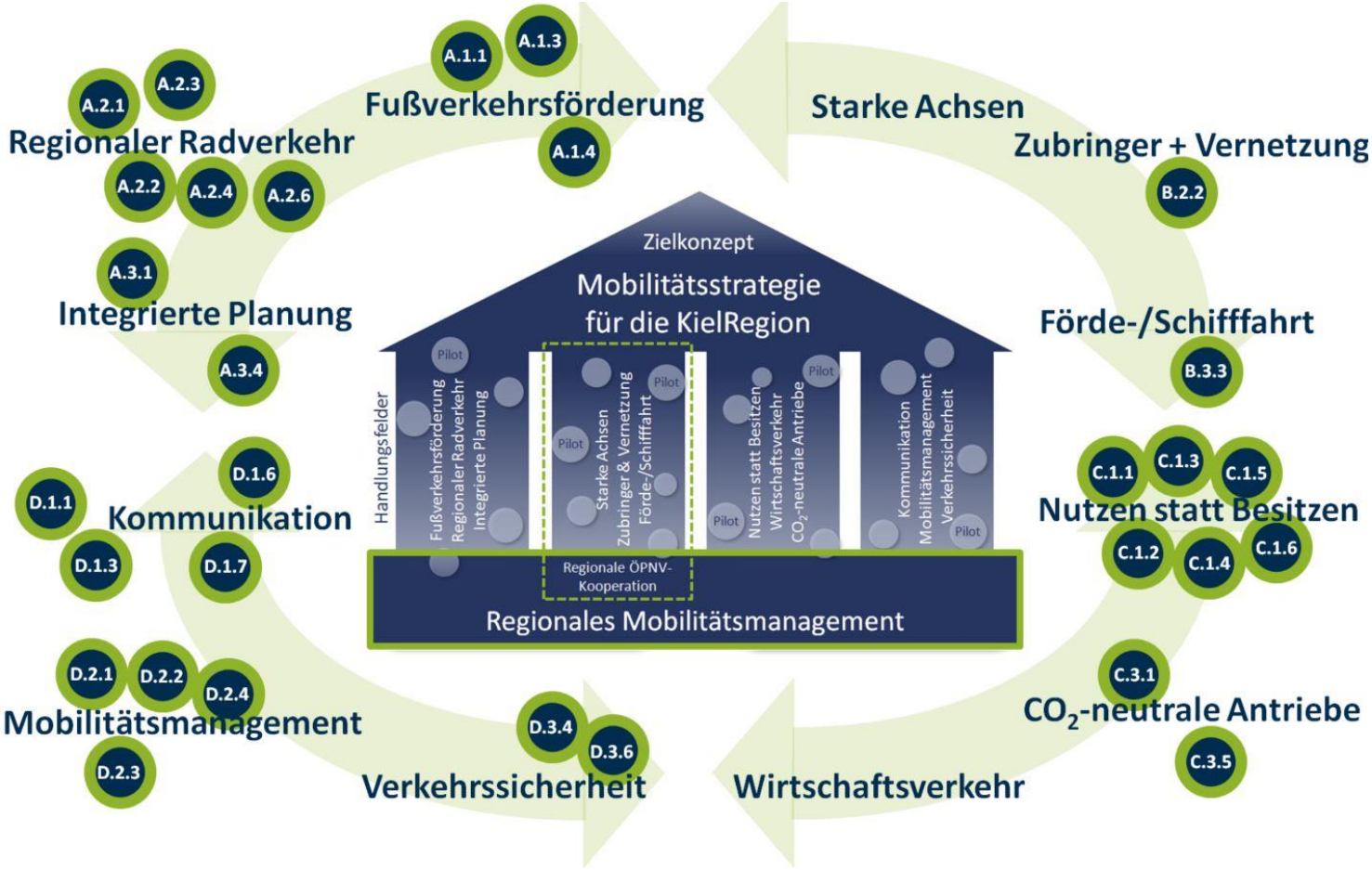
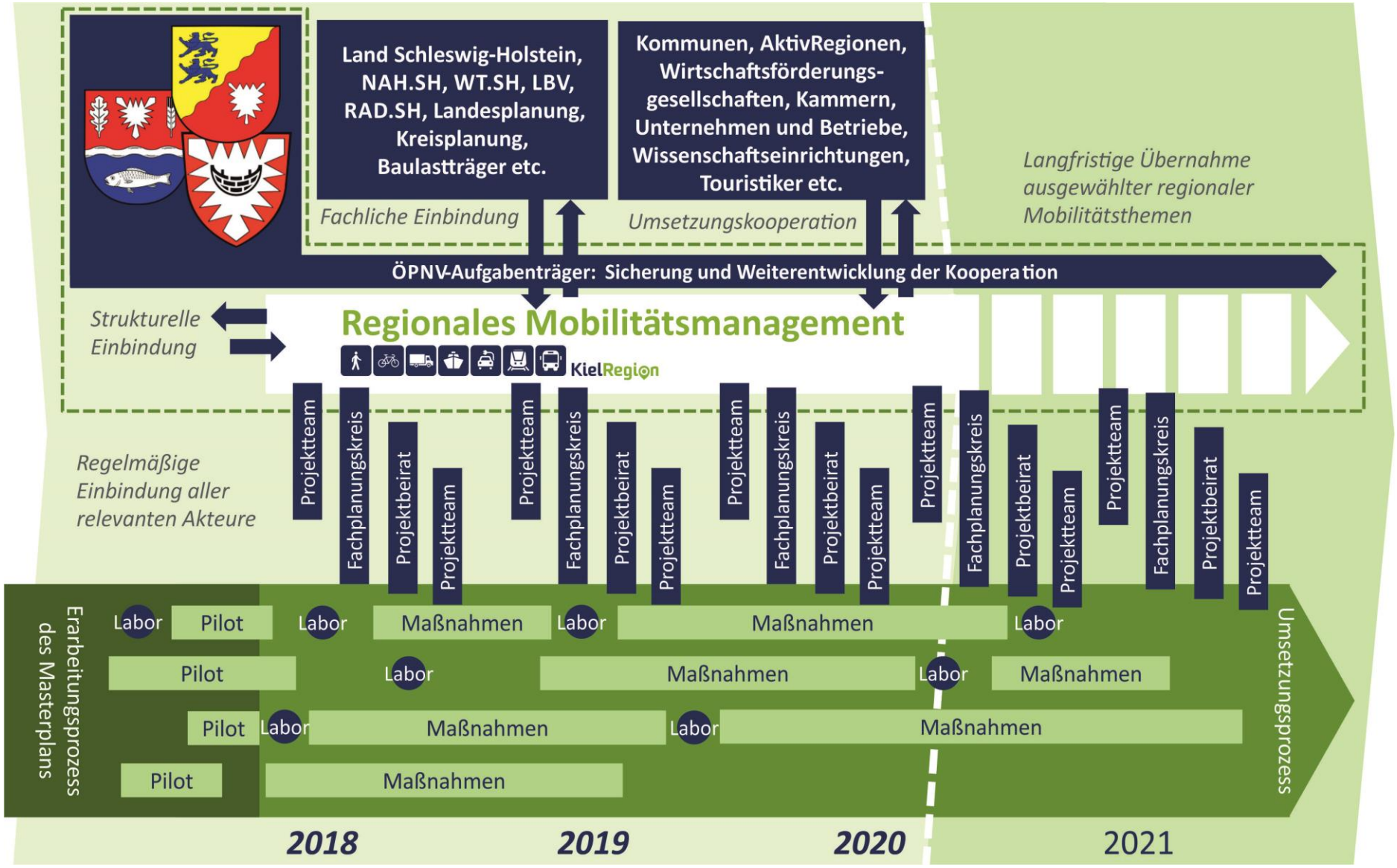


*Abb. 75: Strukturen und Einbindung des Regionalen Mobilitätsmanagements*



## 5.4 Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation

Zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern in der KielRegion erfolgt bereits seit dem ehemaligen Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) eine Zusammenarbeit über das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV, das beim Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel angesiedelt ist. Zudem erfolgen regelmäßige Abstimmungen direkt zwischen den regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern. Eine enge Verflechtung und Zusammenarbeit erfolgt auch über den landesweiten Verbund NAH.SH. Da der ÖPNV das Rückgrat des Mobilitätsverbunds darstellt, ist perspektivisch eine enge und systematische Zusammenarbeit mit dem Regionalen Mobilitätsmanagement erforderlich.

Durch die Sicherung und systematische Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der regionalen ÖPNV-Aufgabenträger (vgl. Maßnahme D.1.2) werden grundlegende Verbesserungen für das Gesamtsystem ÖPNV erleichtert. Zur Erreichung der Ziele sind künftig weitreichende Veränderungen und Investitionen im ÖPNV erforderlich. Angesichts der starken Verkehrsverflechtungen zwischen der Landeshauptstadt und den beiden Kreisen stellen die Koordination grenzüberschreitender ÖPNV-Aktivitäten und die regionale Aufwertung der ÖPNV-Qualität einen zentralen Baustein im Masterplan Mobilität dar. Die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön haben für den Bereich ÖPNV bereits zusätzliche Stellen geschaffen, die zur Erweiterung der Kapazitäten führen.

Eine verstärkte Zusammenarbeit bedarf der Überprüfung und Weiterentwicklung der bereits bestehenden vertraglichen Grundlagen. Das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV sollte als Schnittstelle der ÖPNV-Aufgabenträger aufrechterhalten und gestärkt werden. Damit wird sichergestellt, dass Teile der Regionalen Nahverkehrspläne weiter einheitlich bearbeitet und gemeinsame Standards übergreifend verankert werden können. Eine stärkere Zusammenarbeit bei der ÖPNV-Planung über den Status quo hinaus bedarf der politischen Zustimmung und der finanziellen Unterstützung. Das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV bildet außerdem eine wichtige Schnittstelle zum Regionalen Mobilitätsmanagement. Die Kooperation der ÖPNV-Aufgabenträger kann zudem die Effektivität der im regionalen ÖPNV und an der Schnittstelle Stadt-Regionalverkehr eingesetzten Ressourcen erhöhen und die Qualität verbessern. Über gemeinsame Aktivitäten können Wirksamkeiten verbessert und Synergien erschlossen werden.

Mit der Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation soll die regionale ÖPNV-Strategie umgesetzt und gemeinsame Projekte auf Landesebene positioniert werden.

## 5.5 Akteursbeteiligung

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden unterschiedliche Beteiligungsgremien entwickelt, um die komplexen Zuständigkeitsbereiche einzubeziehen und die inhaltliche Abstimmung im Bereich Mobilität zu ermöglichen. Die Akteursbeteiligung ist auch für die Umsetzungsphase von zentraler Bedeutung. Daher wird vorgeschlagen, die bisherigen Formate zur Akteursbeteiligung durch das Regionale Mobilitätsmanagement fortzuführen:

***Projektteam***

Das Projektteam des Masterplans Mobilität hat die Konzepterstellung inhaltlich eng begleitet und mitgestaltet. Die fachliche Expertise aus dem Projektteam ist für die Umsetzung von zentraler Bedeutung, auch um die strategische Ausrichtung in der Umsetzung weiterzuführen. Besetzt ist das Projektteam des Masterplans durch den Kreis Plön, den Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel, die NAH.SH und die Landesplanung.

Mit der Aufrechterhaltung des Projektteams gestalten die Projektpartner weiterhin auch den Umsetzungsprozess und es werden verschiedene fachliche Perspektiven gebündelt. Das Projektteam sollte daher weiterhin in regelmäßigen Abständen tagen (vgl. Abb. 75) und im Rahmen des Regionalmanagements der KielRegion die Funktion der Facharbeitsgruppe Verkehr übernehmen.

***Fachplanungskreis***

Die Städte, Ämter und amtsfreien Gemeinden sowie die AktivRegionen wurden im Prozess der Konzepterstellung durch den Fachplanungskreis jeweils zu den Meilensteinen beteiligt. Mit der fortlaufenden Beteiligung der Städte, Ämter und Gemeinden können Umsetzungskooperationen geschlossen sowie thematische Beratungen umgesetzt werden. Erforderlich ist es dafür, die kommunale Ebene in regelmäßigen Abständen zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen einzuladen. Dafür wird ein quartalsmäßiger Turnus vorgeschlagen, der themenspezifisch zur Aktivierung der Akteure beitragen kann (vgl. Bausteine in unterschiedlichen Maßnahmensteckbriefen). Damit kann über das Regionale Mobilitätsmanagement eine zielgerichtete Beratung erfolgen sowie der Erfahrungsaustausch zwischen den Städten, Ämtern und Gemeinden angeregt werden. Zu den unterschiedlichen Themen sollte zudem externe Expertise herangezogen werden, um die Beratung für die sehr unterschiedlichen Themen zentral für die Städte, Ämter und Gemeinden anbieten zu können.

***Projektbeirat***

Der Projektbeirat zum Masterplan Mobilität wurde als Gremium eingerichtet, über das die Politik und die verkehrspolitisch relevanten Akteure zur Abstimmung der Meilensteine eingeladen wurden. Zwar konnte durch den Beirat aufgrund einer relativ geringen Beteiligung aus der Politik keine politische Vorabstimmung erfolgen, dennoch wurden wichtige und richtungsweisende Impulse aus verschiedenen Perspektiven eingebracht und diskutiert. Für die Umsetzung des Masterplans ist zukünftig eine intensivere, verbindliche und kontinuierliche Beteiligung der Politik anzustreben, um die Information und Rückkopplung zu gewährleisten und nach Möglichkeit eine regionale Vorabstimmungen erreichen zu können. Dafür wird vorgeschlagen, aus den zuständigen Ausschüssen Delegierte zu benennen.

Die Einbindung von Akteuren sollte teilweise zielgerichtet um Akteure erweitert werden, die für die fachliche Einbindung relevant oder an Umsetzungskooperationen interessiert sind. Grundlegend wird aber empfohlen die Grundstruktur der Akteursbeteiligung aufrechtzuerhalten und für die verbindliche Zusammenarbeit eine Geschäftsordnung zu vereinbaren.

# 6 Maßnahmenkonzept

Zur Umsetzung der Handlungsstrategien wurden insgesamt 72 Maßnahmen definiert, die sich auf konkrete regionale Handlungsbedarfe beziehen. Die Umsetzung der Maßnahmen ermöglicht, die quantitativen und qualitativen Ziele (vgl. Kap. 2) des Masterplans in der Region umzusetzen. Die Zusammenstellung der Maßnahmen ist eine gutachterliche Empfehlung, die in enger Abstimmung mit dem Projektteam sowie aus den in der Akteursbeteiligung geführten Diskussionen erarbeitet wurde. Die Maßnahmen sind den vier Handlungs- und 12 Themenfeldern aus dem Strategiekonzept zugeordnet (vgl. Abb. 76).

Für den Umsetzungsprozess ist es erforderlich, die Maßnahmen fortlaufend mit den politischen Gremien abzustimmen. Mit der direkten Einbindung des Regionalentwicklungsausschusses im Kreis Rendsburg-Eckernförde, dem Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus im Kreis Plön und dem Bauausschuss der Landeshauptstadt Kiel (oder weiterer zuständiger Ausschüsse) können die Interessen der Gebietskörperschaften berücksichtigt sowie umsetzungsrelevante Kosten regelmäßig beraten werden. Damit wird die Tragfähigkeit im Rahmen des Umsetzungsprozesses sichergestellt. Gleichzeitig ist die frühzeitige Einbindung aller relevanten Akteure sicherzustellen, in dem die Beteiligungsformate vor der Umsetzung von konkreten Maßnahmen für die Beratung genutzt werden (vgl. Kap. 5.5).

*Abb. 76: Handlungs- sowie Themenfelder mit zugeordneten Maßnahmen*

Das Maßnahmenkonzept muss durch unterschiedliche Akteure umgesetzt werden. Da vielen Bereichen aktuell keine federführenden Zuständigkeiten zugeordnet werden können, wird von der Etablierung eines Regionalen Mobilitätsmanagements ausgegangen. Die KielRegion wird als zentraler oder zu beteiligender Akteur in den Maßnahmen genannt, wenn eine regionale Koordinierung oder Umsetzung erforderlich ist. Die dafür erforderlichen Strukturen sind in Kapitel 5 dargestellt. Mit dem regionalen Mobilitätsmanagement wird v. a. auch die Einbindung und Vernetzung der unterschiedlichen Akteure gewährleistet, um trotz der komplexen Rahmenbedingungen eine gemeinsame regionale Umsetzung zu ermöglichen.

## 6.1 Bewertung - Abgrenzungen und Klassifizierung

Die Maßnahmen werden in Kapitel 6.5 mit jeweils einem Steckbrief skizziert. Neben einer Beschreibung sind unterschiedliche Bewertungskriterien und Elemente enthalten, die im Folgenden vorgestellt werden.

***Priorisierung***

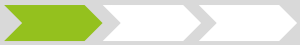
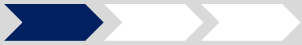
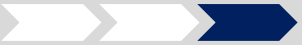
Das Maßnahmenkonzept umfasst Maßnahmen, die zur Erreichung der vereinbarten Ziele oder Teilziele des Masterplans Mobilität beitragen. Um für die Umsetzung der Maßnahmen eine Gewichtung vorzunehmen, wurden die Maßnahmen drei Prioritätenstufen zugeordnet, die sich aus dem Wirkungsgrad der Zielerreichung ergeben. Die Indikatoren für die Prioritätenabgrenzung sind aus dem Zielkonzept abgeleitet und wurden im Gutachterteam nach dem Delphi-Verfahren bewertet.

Daraus ergibt sich die Abgrenzung der Stufen „gering“, „mittel“ und „hoch“. Eine Umsetzung von Maßnahmen, die als geringe oder mittlere Priorität eingestuft sind, ist auch anzustreben und nur in der Abwägung hinter Maßnahmen zu stellen, die höher eingestuft sind. Eine besondere Bedeutung für die Zielerreichung haben Schlüsselprojekte. Sie sind für die Umsetzung des Masterplans Mobilität unerlässlich (vgl. Kap. 6.3).

| | |
|---|---|
| abgestuft/gering | |
| mittel | |
| hoch | |
| Schlüsselprojekt | |

***Zeitrahmen***

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind unterschiedliche Zeitrahmen vorgesehen. Die Umsetzung wird dabei in 5-Jahresintervallen abgegrenzt. Einzelne Maßnahmen, die direkt geplant oder umgesetzt werden sollten, sind zusätzlich als „direkte Umsetzung“ gekennzeichnet. Verschiedene Maßnahmen, die laufend sind und z. B. ausgeweitet werden müssen, sind als laufende Maßnahmen definiert. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind Planungsleistungen erforderlich, die im Vorfeld sichergestellt werden müssen. So kann es vorkommen, dass Maßnahmen mit hoher Priorität aufgrund des erforderlichen Planungsvorlaufs oder bestimmter Rahmenbedingungen dennoch erst mittel- oder langfristig umgesetzt werden können (z. B. D.1.4 Multimodales Zugangsmedium).

| | |
|---|---|
| direkte Umsetzung |  |
| Kurzfristig (< 5 Jahre) |  |
| Mittelfristig (5 – 10 Jahre) | |
| Langfristig (> 10 Jahre) |  |
| laufend, kontinuierlich | |

Eine Kombination der einzelnen Zeitrahmen (z. B. kurz- bis mittelfristig, mittel- bis langfristig) ist ebenso möglich wie eine direkte Umsetzung mit anschließend laufender, kontinuierlicher Projektphase.

***Kostenklassen***

Mit diesem Kriterium wird der finanzielle Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen abgeschätzt. Das Bezugsjahr der Abschätzung ist das Jahr 2017. Die Kostenangabe bezieht sich in der Regel auf die Sachkosten der Einzelmaßnahmen. In Einzelfällen werden aber auch Personal- oder Gesamtkosten dargestellt, wenn die Aufwendungen nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können. Der jeweilige Bezug, z. B. ob es sich um Kosten einer Einzelmaßnahme oder den regionalen Kostenaufwand handelt, wird in den Maßnahmensteckbriefen definiert.

| | |
|---|---|
| < 10.000 € | ■ □ □ □ □ |
| 10.000 – 50.000 € | ■ □ □ □ □ |
| 50.000 – 100.000 € | ■ ■ □ □ □ |
| 100.000 – 250.000 € | ■ ■ ■ □ □ |
| 250.000 – 1 Mio. € | ■ ■ ■ ■ □ |
| > 1 Mio. € | ■ ■ ■ ■ ■ |

***Fördermöglichkeiten***

Das Maßnahmenkonzept kann mit Hilfe einer Reihe von Fördermöglichkeiten umgesetzt werden. Hierzu zählt die Klimaschutzinitiative, aber auch weitere Förderprogramme im Bereich Mobilität/Verkehr sowie des Städtebaus. Diese werden in den Maßnahmensteckbriefen benannt. Neben den offiziellen Fördermöglichkeiten ist es ebenso möglich, Projekte oder Vorhaben mittels finanzieller Beteiligungen privater oder kommunaler Institutionen zu finanzieren. Gerade im Rahmen des Sponsorings von bspw. Fahrzeugen oder Mobiliar im öffentlichen Raum können sogenannte Win-Win-Situationen entstehen.

***$CO_2$-Einsparpotenzial***

Die Bewertung des $CO_2$-Minderungspotenzials einer Maßnahme erfolgt hauptsächlich nach qualitativen Abgrenzungen. Dafür werden quantitative $CO_2$-Minderungspotenziale von Einzelmaßnahmen auf die Realisierungsmöglichkeiten der regionalen Ebene übertragen und abgeschätzt.

Viele der Maßnahmen weisen in der Einzelbetrachtung kein direktes $CO_2$-Einsparpotenzial auf. Jedoch bilden diese indirekt häufig die Grundlage oder eine wichtige Voraussetzung für wirkungsvollere Folgemaßnahmen und entsprechende $CO_2$-Einsparungen. Zudem ist es möglich, dass vor allem das Kriterium $CO_2$-Reduktion bei Maßnahmen nicht umfassend quantifiziert werden kann. So ist es beispielsweise nicht möglich, die Einzelwirkung von Kampagnen abzubilden.

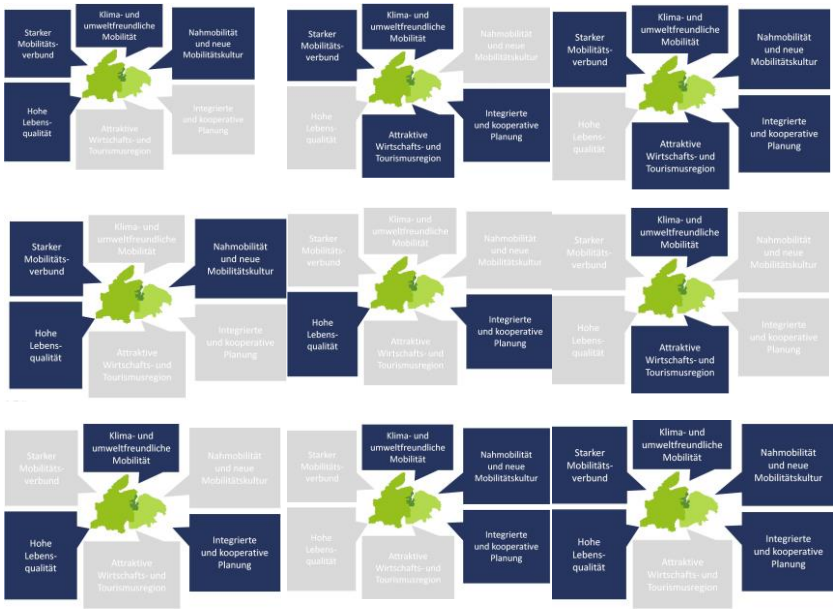
Die Bewertung des $CO_2$-Minderungspotenzials einer Maßnahme erfolgt nach Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell sowie Kenntnisstand der Gutachter*innen vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen.

| | |
|---|---|
| nicht unmittelbar (nicht quantifizierbar) | □ □ □ |
| abgestuft/gering (nicht quantifizierbar) | ■ □ □ |
| mittel (nicht quantifizierbar) | ■ ■ □ |
| hoch (nicht quantifizierbar) | ■ ■ ■ |

***Zielfelder sowie Wirkungen und Effekte***

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt in einer Gesamtbetrachtung der Ziele des Masterplans. Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf das Zielkonzept wird in den Steckbriefen über die Markierung der betroffenen Zielfelder dargestellt.

*Abb. 77: Beispiele für die Wirksamkeit von Maßnahmen für Zielfelder*




Darüber hinaus werden weitere Wirkungen und Effekte, die mit der Umsetzung der Maßnahme verbunden sind, stichpunktartig benannt. Dazu gehören unter anderem die Effekte hinsichtlich:

- Gesellschaftliche Teilhabe
- Gesundheitsförderung
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- regionale Wertschöpfung
- Innovation
- Imagegewinn
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Inter- und Multimodalität
- Effizienz
- Digitalisierung
- Lärmschutz und Luftreinheit
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Verbesserter Zugang zu Förderprogrammen

***Akteure und Zuständigkeiten***

Die Maßnahmen sind in den meisten Fällen durch mehrere Akteure umzusetzen. Um eine Initiierung der Maßnahmen sicherzustellen, wird jeweils mindestens ein Akteur benannt, der die Maßnahme federführend umsetzt oder koordinierend begleitet. In den Maßnahmensteckbriefen ist dieser Akteur unterstrichen.

***Beispiele aus der Praxis***

Für viele Maßnahmenansätze gibt es bereits Praxisbeispiele, entweder in der KielRegion selbst, aber auch bundesweit oder international. Die KielRegion muss in der Umsetzung also nicht bei Null anfangen, sondern kann sich an bestehenden Umsetzungskonzepten orientieren und von den Erfahrungen profitieren. Daher werden nach Möglichkeit Beispiele in den Maßnahmensteckbriefen benannt. Zu vielen Praxisbeispielen finden sich online weitergehende Informationen oder Kontaktmöglichkeiten.

Am Ende dieses Berichts sind Internetquellen für Praxisbeispiele zusammengestellt, die jeweils mit einer Nummerierung in eckigen Klammern [ ] den benannten Praxisbeispielen zugeordnet sind.

***Schnittstellen und Bezugspunkte***

Mobilität ist eine komplexe Aufgabe mit vielen Querschnittsthemen. Um Zusammenhänge zwischen unterschiedlichen Maßnahmen zu verdeutlichen, werden die Schnittstellen und Bezugspunkte in den Maßnahmensteckbriefen benannt.

***Pilotprojekte***

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Konzept. Den Maßnahmenvorschlägen sind daher möglichst konkrete Pilotprojekte zugeordnet worden. Mit Pilotprojekten können Maßnahmen direkt in die Umsetzung gehen, Ansätze erprobt und Erfahrungen gesammelt werden.

Das Interesse an einer konkreten Maßnahmenumsetzung bzw. an Pilotprojekten wurde im Rahmen der Akteursbeteiligung aufgenommen bzw. bei Städten, Ämtern und Gemeinden mit der Online-Befragung (vgl. Kap. 1.2.7) abgefragt. Darüber hinaus werden Pilote aber auch vom Gutachterteam aufgrund erkennbarer Potenziale vorgeschlagen. Einzelne Pilotprojekte sind bereits in Vorbereitung.

Neben einer Benennung in den Maßnahmensteckbriefen, werden einzelne Pilotprojekte der Handlungsfelder ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN, EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN sowie ANFAHREN UND HANDELN auch in den Karten zur Maßnahmenübersicht verortet. Diese Karten finden sich sowohl in Kapitel 4 „Handlungsstrategien“ als auch in Kapitel 6.5 als Deckblätter für die Maßnahmensteckbriefe der unterschiedlichen Handlungsfelder.

## 6.2 Maßnahmenübersicht

| | | Maßnahmentitel | Priorität | Schlüssel-projekt | Kosten | Zeitrahmen | Reg. Mobilitäts-management |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Annähern und Aufsteigen | Fußverkehrs-förderung | A.1.1 | Anwendung des Handlungsleitfadens Fußverkehr | ■■■ | 🔑 | □□□□□ | → → → | ● |
| | | A.1.2 | Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems | ■■■ | 🔑 | ■■■■■ | → → → | ● |
| | | A.1.3 | Fußverkehrschecks als Planungsinstrument | ■■ | | □□□□□ | → → | ● |
| | | A.1.4 | Ausbau, Erhaltung und systematische Pflege der Fußwege | ■■■ | | ■□□□□ | → → → | ● |
| | | A.1.5 | Entwicklung eines Regionalen Wanderroutennetzes | ■ | | ■■□□□ | → → | ● |
| | Regionaler Radverkehr | A.2.1 | Netzwerkaufbau zum Austausch von Knowhow im Radverkehr | ■■■ | 🔑 | □□□□□ | → → → | ● |
| | | A.2.2 | Regionales Radverkehrsnetz mit Alltagstauglichkeit | ■■■ | 🔑 | ■■□□□ | → → | ● |
| | | A.2.3 | Ausbau von Premiumrouten im Radverkehr | ■■ | | ■■■■■ | → → | ● |
| | | A.2.4 | Systematische Erhaltung der Radverkehrsanlagen | ■■■ | | ■■■■■ | → → → | ● |
| | | A.2.5 | Erstellung eines Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung | ■■ | | ■□□□□ | → | ● |
| | | A.2.6 | Hochwertige Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten | ■■ | | ■□□□□ | → → | ● |
| | Integrierte Planung | A.3.1 | Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung | ■■■ | 🔑 | □□□□□ | → → → | ● |
| | | A.3.2 | Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft | ■ | | □□□□□ | → → | ● |
| | | A.3.3 | Sicherung und Ausbau von Nahversorgungsstrukturen | ■■■ | | ■■■□□ | → → → | |
| | | A.3.4 | Etablierung eines Integrierten Parkraummanagements | ■■■ | | □□□□□ | → → | ● |
| | | A.3.5 | Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells | ■■■ | | ■■□□□ | → → → | ● |
| | | A.3.6 | Regionale Abstimmung bei Lärmaktionsplänen | ■ | | □□□□□ | → → → | |

## Einsteigen und Umsteigen

| | | Maßnahmentitel | Priorität | Schlüssel-projekt | Kosten | Zeitrahmen | Reg. Mobilitäts-management |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Starke Achsen | B.1.1 | Entwicklung von Qualitätsstandards für starke Achsen | ■■■ | ✓ | ■□□□□ | → | |
| | B.1.2 | Stärkung der ÖPNV-Korridore in Kiel | ■■■ | ✓ | ■■■■■ | → → | |
| | B.1.3 | Ausweitung und Aufwertung des regionalen SPNV | ■■■ | ✓ | ■■■■■ | → → → | |
| | B.1.4 | Einführung von vertakteten "RegioBussen" | ■■■ | ✓ | ■■■■□ | → | |
| | B.1.5 | Aufwertung der Stadtbussysteme in den Mittelzentren | ■■ | | ■■■□□ | → → | |
| | B.1.6 | Erstellung von ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen | ■ | | ■■■□□ | → → | |
| | B.1.7 | Reaktivierung ausgewählter Bahnstrecken | ■■ | | ■■■■■ | → → | |
| Zubringer und Vernetzung | B.2.1 | Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume | ■■■ | ✓ | ■■□□□ | → → | |
| | B.2.2 | Etablierung von Mobilitätsstationen | ■■■ | ✓ | ■■□□□ | → → → | ● |
| | B.2.3 | Entwicklung bedarfsgesteuerter Angebote im Schülerverkehr | ■■ | | ■■□□□ | → | |
| | B.2.4 | Erprobung autonomer Kleinbusse | ■ | | ■■■□□ | → → | |
| | B.2.5 | Fahrradmitnahme auf ausgewählten ÖPNV-Relationen | ■ | | ■■□□□ | → | |
| Förde-/ Schifffahrt | B.3.1 | Stärkung von Förde-Querverbindungen und Angebotsgestaltung | ■■■ | | ■■■■■ | → | |
| | B.3.2 | Ersatzbeschaffung von Fähren | ■■■ | | ■■■■■ | → → → | |
| | B.3.3 | Anleger werden zu Mobilitätsstationen | ■■■ | | ■■■□□ | → → | ● |

Anfahren und Handeln

| | | Maßnahmentitel | Priorität | Schlüssel-projekt | Kosten | Zeitrahmen | Reg. Mobilitäts-management |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nutzen statt Besitzen | C.1.1 | Beratung und Unterstützung von Mobilitätsinitiativen | ■■■ | ✓ | ■□□□□ | → → → | ● |
| | C.1.2 | Ausweitung von Carsharing-Angeboten in der Region | ■■■ | | □□□□□ | → → | ● |
| | C.1.3 | Etablierung von Dorfauto-Angeboten in der Region | ■■ | | ■□□□□ | → → | ● |
| | C.1.4 | Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems | ■■■ | | ■■□□□ | → | ● |
| | C.1.5 | Aufbau eines regionalen Lastenradverleihs | ■ | | □□□□□ | → | ● |
| | C.1.6 | Ausweitung von Mitfahrmöglichkeiten | ■■ | | □□□□□ | → | ● |
| Wirtschaftsverkehr | C.2.1 | Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes | ■■■ | ✓ | ■■■■□ | → → → | |
| | C.2.2 | Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems | ■■■ | ✓ | ■■■■□ | → → | |
| | C.2.3 | Stärkung der Häfen mit der Ausweitung Kombinierter Verkehre | ■■ | | ■■■■□ | → | |
| | C.2.4 | Etablierung von Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr | ■■ | | ■■□□□ | → | |
| | C.2.5 | Neugestaltung innerstädtischer Lieferzonenbereiche | ■■ | | ■□□□□ | → | |
| | C.2.6 | Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland | ■■ | | □□□□□ | → | |
| | C.2.7 | Erhalt von Gleisanschlüssen und Prüfung von Erweiterungen | ■ | | ■□□□□ | → | |
| CO2-neutrale Antriebe | C.3.1 | Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge | ■■■ | ✓ | ■■■■□ | → → → | ● |
| | C.3.2 | Ausweitung klimaneutraler Fahrzeuge im ÖPNV | ■■■ | | ■■■■□ | → → | |
| | C.3.3 | Erprobung von Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum | ■ | | □□□□□ | → | |
| | C.3.4 | Nutzung von klimaneutralen Fahrzeugen in Fuhrparks | ■■■ | | ■■□□□ | → → | ● |
| | C.3.5 | Zentrale Koordination der Nutzung finanzieller Fördermittel | ■■ | | □□□□□ | → | ● |
| | C.3.6 | $CO_2$-neutrale Liefer- und Wirtschaftsverkehre | ■■ | | ■■□□□ | → → | |

## Informieren und Organisieren

| | | Maßnahmentitel | Priorität | Schlüssel-projekt | Kosten | Zeitrahmen | Reg. Mobilitäts-management |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kommunikation | D.1.1 | Regionales Mobilitätsmanagement | ■■■ | ● | ■■■■□ | ●●● | ● |
| | D.1.2 | Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation | ■■■ | ● | □□□□□ | ●●● | |
| | D.1.3 | Verstetigung der Akteursvernetzung | ■■■ | ● | ■□□□□ | ●●● | ● |
| | D.1.4 | Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums | ■■■ | | ■■■□□ | ●● | |
| | D.1.5 | Weiterentwicklung des Tarifsystems | ■■■ | | □□□□□ | ● | |
| | D.1.6 | Einführung einer regionalen Gästekarte | ■ | | □□□□□ | ● | ● |
| | D.1.7 | Landesweites Mobilitätsmarketing mit regionalen Schnittstellen | ■■■ | | ■■□□□ | ●●● | ● |
| | D.1.8 | Ausweitung von Probeangeboten für den Mobilitätsverbund | ■■ | | ■■□□□ | ●● | |
| | D.1.9 | Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank | ■■ | | ■□□□□ | ●●● | ● |
| Mobilitäts-management | D.2.1 | Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote | ■■■ | ● | ■■□□□ | ●●● | ● |
| | D.2.2 | Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagements | ■■■ | | □□□□□ | ●● | ● |
| | D.2.3 | Aktivierung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement | ■■■ | | ■□□□□ | ● | ● |
| | D.2.4 | Aktionstage zum Mobilitätsmanagement | ■■ | | □□□□□ | ● | ● |
| | D.2.5 | Ausweitung von Kombi-Tickets im Mobilitätsverbund | ■ | | ■□□□□ | ● | |
| Verkehrssicherheit | D.3.1 | Straßenraumgestaltung im urbanen Umfeld und in Zentren | ■■■ | ● | ■■■■□ | ●● | |
| | D.3.2 | Gestaltung von Ortsdurchfahrten | ■■■ | ● | ■■■■□ | ●● | ● |
| | D.3.3 | Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen | ■■■ | | □□□□□ | ●● | |
| | D.3.4 | Ausweitung der Präventionsarbeit | ■■ | | ■□□□□ | ●●● | ● |
| | D.3.5 | Durchführung von Planungs- und Sicherheitsaudits | ■■ | | ■□□□□ | ●● | |
| | D.3.6 | Aktualisierung und Ausweitung von lokalen Schulwegplänen | ■■ | | ■□□□□ | ●●● | ● |
| | D.3.7 | Ausweitung der Verkehrsüberwachung | ■■■ | | □□□□□ | ●●● | |

## 6.3 Zusammenstellung der Schlüsselprojekte

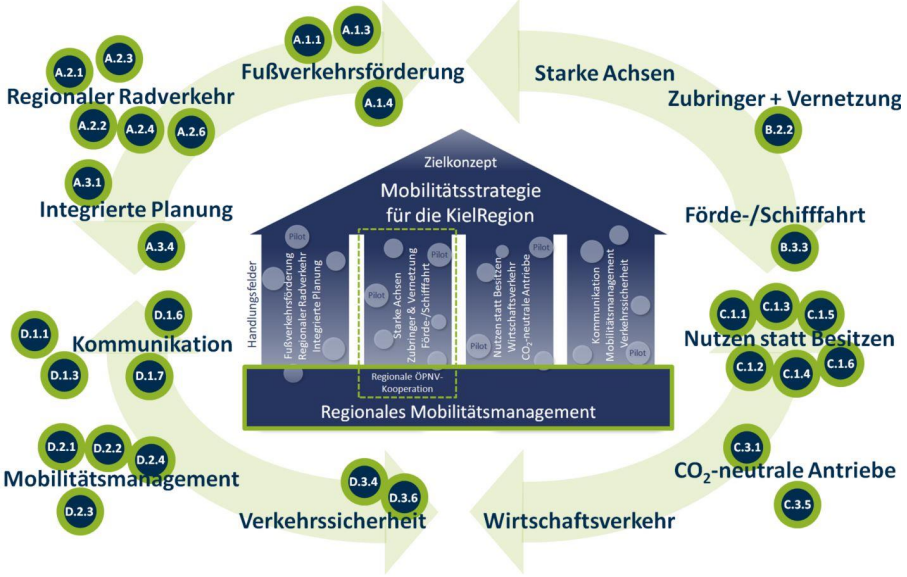
Im Maßnahmenkonzept sind insgesamt 22 Maßnahmen als Schlüsselprojekte klassifiziert, welche die tragenden Säulen des Masterplans Mobilität darstellen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen werden erforderliche Schritte eingeleitet, um die Ziele des Masterplans und damit eine ‚Moderne Mobilität' in der Region zu erreichen (vgl. Kap. 2). Gleichzeitig wird mit der Umsetzung der Schlüsselprojekte die Grundlage für die Realisierung anderer Maßnahmen geschaffen.

*Abb. 78: Übersicht über die Schlüsselprojekte im Maßnahmenkonzept*

## 6.4 Maßnahmen für eine regionale Umsetzungsstruktur

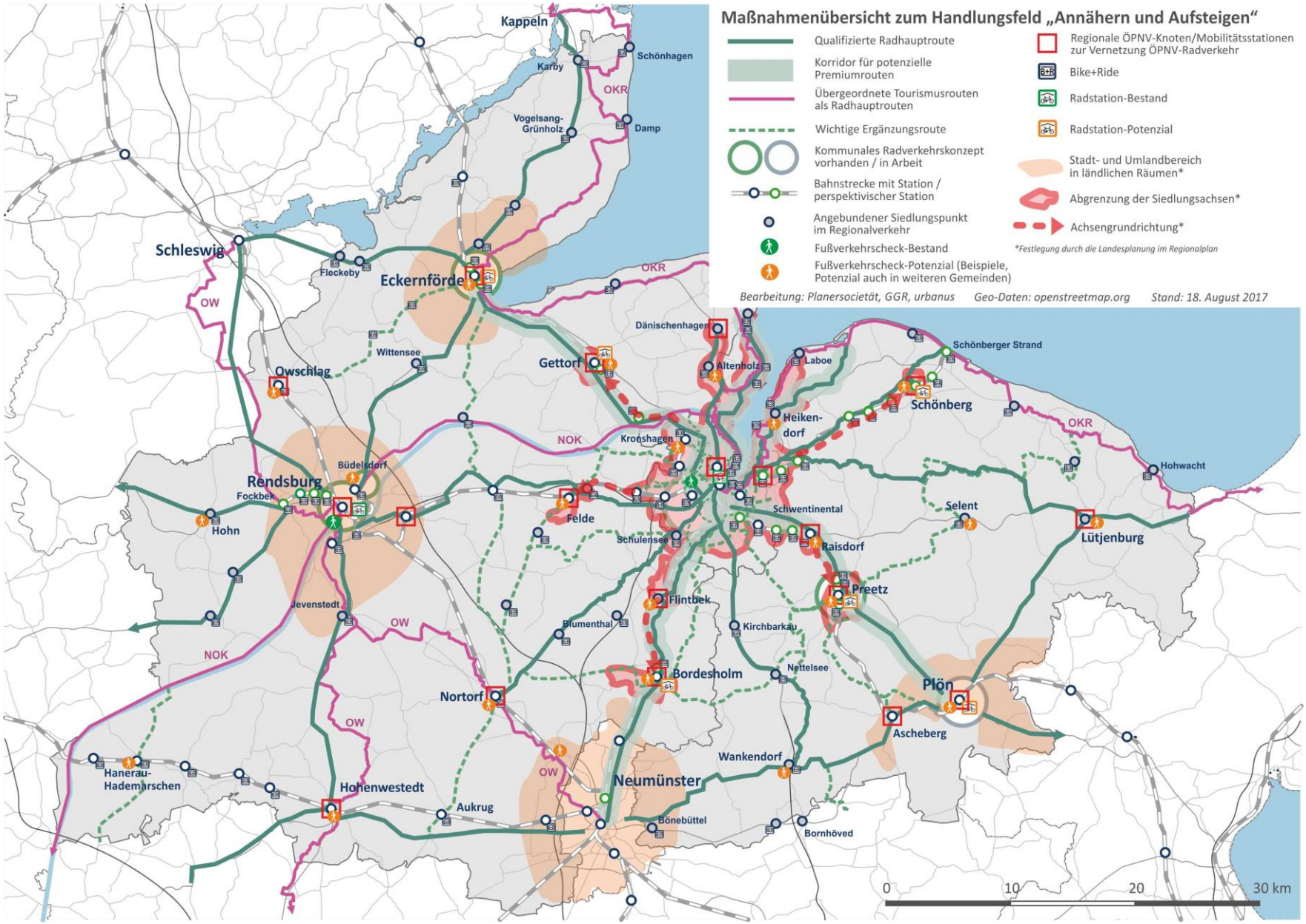
Für insgesamt 30 Maßnahmen wird die federführende Umsetzung in der Zuständigkeit des Regionalen Mobilitätsmanagements liegen. Für die übrigen Maßnahmen sind im Wesentlichen andere Akteure zuständig. Das Handlungsfeld B EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN obliegt beispielsweise überwiegend den ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Aufgaben des regionalen Mobilitätsmanagements umfassen allerdings auch die Aktivierung der anderen Akteure, um die Umsetzung von Maßnahmen zu initiieren. Durch die Ansprache und Vernetzung der vielfältigen Akteure kann der Prozess angestoßen und regional verankert werden.

*Abb. 79: Maßnahmen in der Federführung des Regionalen Mobilitätsmanagements*



## 6.5 Maßnahmensteckbriefe

*Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN*



# A.1.1 Anwendung des Handlungsleitfadens Fußverkehr

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Fußverkehrsförderung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Der Leitfaden Nahmobilität ist eine Handreichung für die Kommunen und bildet eine wichtige Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs.

## Bausteine

- Druck und Versand des Handlungsleitfadens Fußverkehr an alle Städte und Gemeinden durch die KielRegion
- Vorstellung und Erläuterung des Handlungsleitfadens im Fachplanungskreis durch die KielRegion
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Ansprache (Anschreiben an alle Kommunen) sowie Sammlung von regionalen Praxisbeispielen durch die KielRegion
- Definition einer Ansprechperson auf regionaler Ebene für das Thema Nahmobilität
- Berücksichtigung der Standards bei kommunalen Planungen und Umsetzung von Maßnahmen durch die Kommunen

## Beschreibung

Der Leitfaden Nahmobilität zeigt, wie vielfältig das Zufußgehen ist und welche Potenziale eine hohe Nahmobilitätsqualität für lebendige Städte und Gemeinden hat.

Ansprüche, die beim Zufußgehen an den Raum gestellt werden, hängen von diversen Faktoren ab. Die Handreichung beschreibt die wichtigsten Gruppen von Fußgänger*innen und ihre spezifischen Ansprüche, die sie an den Raum stellen. Durch die Handreichung werden in Form einer Checkliste die wichtigsten Qualitätsstandards, die bei Planungen zu berücksichtigen sind, dargestellt und Hilfestellungen für die Umsetzung aufgezeigt. Dafür werden konkrete Instrumente vorgestellt, mit denen die Förderung des Fußverkehrs auf den Weg gebracht werden kann.

Der Handlungsleitfaden liegt mit dem Masterplan Mobilität vor und wird allen Kommunen zur Verfügung gestellt.

## Wirkungen und Effekte

- Mobilitätskultur der Nähe
- Verkehrssicherheit
- Gesellschaftliche Teilhabe: Design for all
- Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- Kinderfreundlichkeit und Gesundheitsförderung
- regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Fußwegeachsen in Kiel [1] | Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien von Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V. (laufend) [2] | Gestaltungsleitfaden Barrierefreie Innenstadt Kleve [3] | RAD.SH bearbeitet auch das Thema Fußverkehr [4]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.3 Fußverkehrschecks als Planungsinstrument, A.1.5 Regionales Wanderwegenetz

**Kosten**

pro Jahr, ohne Maßnahmen in der Infrastruktur

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.1.2 Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Fußverkehrsförderung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Die barrierefreie Gestaltung des Lebensraums in der KielRegion sowie der Mobilitätsangebote wird Planungsgrundsatz und durch Maßnahmen sukzessiv hergestellt.

## Bausteine

- Ansprache der Kommunen durch die KielRegion und Bereitstellung von Informationsmaterial zum Thema Barrierefreiheit
- Benennung und Fortbildung einer Person in den kommunalen Verwaltungen, die bei allen Planungen verbindlich zum Thema Barrierefreiheit beteiligt wird
- Vermeidung von neuen Barrieren durch die Berücksichtigung der Barrierefreiheit als Planungsleitsatz (BauGB § 9 Abs. 6)
- Beseitigung von Barrieren im öffentl. Straßenraum durch bauliche Veränderungen
- Erreichung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr und anderen Mobilitätsangeboten durch Definition in den Regionalen Nahverkehrsplänen
- Schulungen von Planer*innen und ÖV-Fahrpersonal

## Beschreibung

Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung von Wegen ist für alle Menschen von Bedeutung und ermöglicht deren gesellschaftliche Teilhabe. So sichert die Barrierefreiheit insbesondere älteren Menschen sowie Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen eine weitgehend eigenständige Mobilität. Darüber hinaus sind barrierearme Wegeführungen für die Nutzung von Kinderwagen und Transporthilfen von Vorteil.

Eine Barrierefreiheit betrifft neben der Gestaltung der Fuß- und Gehwege, auch öffentliche Einrichtungen sowie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist gesetzlich bis zum Jahr 2022 in Regionalen Nahverkehrsplänen (RNVPs) vorzusehen und zu konzipieren, daher bedarf es auch Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Zugänglichkeit im lokalen Umfeld. Die Verankerung der Barrierefreiheit ist in den kommunalen Verwaltungen als Planungsgrundsatz durch die Fortbildung jeweils einer Person zu erreichen, die bei allen Planungsprozessen überprüft, ob die Barrierefreiheit Berücksichtigung findet. Bei der Vergabe von Planungen und Aufträgen an externe Dienstleister, ist das Kriterium der Barrierefreiheit besonders hervorzuheben.

Zur Erreichung der Barrierefreiheit bedarf es baulicher Veränderungen im Infrastrukturbestand, die sukzessive beseitigt werden müssen.

## Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit: Vermeidung von Angsträumen
- neue Planungskultur
- Gesellschaftliche Teilhabe: Design for all
- Demografischer Wandel: Seniorengerechte Infrastruktur

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

Maßnahmenplan zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV Rendsburg-Eckernförde [5] | RNVP der LH Kiel als Umsetzungskonzept zur Herstellung der Barrierefreiheit [6] | Personelle Besetzung für das Thema „Barrierefreies Bauen“ und Berücksichtigung bei allen Planungen in der Landeshauptstadt Kiel | Barrierefreie Stadtentwicklung Eckernförde

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehr

**Kosten**

Gesamtaufwand für die Region

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, Baulastträger, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, ÖPNV-Aufgabenträger

# A.1.3 Fußverkehrschecks als Planungsinstrument

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Fußverkehrsförderung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ □

**Zeitrahmen** ▶ ▶ ▷

## Zusammenfassung

Durchführung von Fußverkehrschecks in der Region als partizipatives Planungsinstrument mit der Entwicklung kommunaler Maßnahmen.

## Bausteine

- Bewerbung von Fußverkehrschecks in den Kommunen durch die KielRegion
- Festlegung von unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten bei den Fußverkehrschecks
- Auswahl von Kommunen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gebietstypen
- Begleitung durch die KielRegion bei der Vorbereitung und lokalen Durchführung von Fußverkehrschecks
- Definition und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des lokalen Fußverkehrs
- Austausch von Knowhow und Erfahrungen im Fachplanungskreis sowie Sammlung und Evaluation der durchgeführten Maßnahmen
- Übertragung der Ergebnisse auf andere Kommunen

## Beschreibung

Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens betreffen lokale kleinteilige Bereiche und umfassen eine Detailplanung, die nicht auf regionaler Ebene gesteuert werden kann. Daher soll die Situation für den Fußverkehr durch Fußverkehrschecks systematisch im Detail betrachtet und konkrete spezifische Maßnahmen definiert werden. Dazu zählt auch die barrierefreie Zugänglichkeit zu Haltestellen.

Im Rahmen der Fußverkehrschecks werden partizipative Planungsspaziergänge und Workshops mit lokalen Akteuren durchgeführt. Damit wird das Bewusstsein für den Fußverkehr in der kommunalen Politik und Verwaltung sowie bei Bürger*innen gestärkt. Aus der lokalen Betrachtung werden konkrete Verbesserungen in einem Umsetzungsplan definiert.

Die Durchführung der Fußverkehrschecks mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten in Städten und Gemeinden, die von der KielRegion begleitet und im Fachplanungskreis thematisch aufgegriffen werden, ermöglichen einen stetigen regionalen Erfahrungsaustausch, durch den Erkenntnisse multipliziert und sukzessiv Verbesserungen für den Fußverkehr erreicht werden.

*Workshop zum Fußverkehrscheck in Rendsburg, Quelle: Fuß e.V.*

## Wirkungen und Effekte

- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Gesellschaftliche Teilhabe: Design for all
- Kinderfreundlichkeit
- Gesundheitsförderung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Fußverkehrscheck in Rendsburg | Fußverkehrschecks in Baden-Württemberg [7] | Kinderwegetagebuch in Kiel [8]

**Pilote** Gemeinde Flintbek, Gemeinde Krogaspe

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehr

**Kosten** □ □ □ □ □

Je Fußverkehrcheck in einer Kommune

**Fördermöglichkeiten** Regionalbudget der KielRegion

**Akteure** KielRegion, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.1.4 Ausbau, Erhaltung und systematische Pflege der Fußwege

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Fußverkehrsförderung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** → → →

## Zusammenfassung

Systematische Überprüfung, Pflege und Erhaltung der Fußwege in der Region und Etablierung eines regionalen Mängelmelders.

## Bausteine

- Etablierung einer regionalen App und Website, über die Mängel durch Verwendung eines bestehenden Systems mobil gemeldet werden
- Zentrale Sammlung der Meldungen und Betreuung der App / Website durch die KielRegion und Weiterleitung der Meldung an die zuständigen Baulastträger
- Öffentlichkeitsarbeit über den Service und Bereitstellung des Mängelmelders auf den Webseiten der Kommunen und Gebietskörperschaften
- Zeitnahe Beseitigung der Mängel durch die Baulastträger
- Prüfung eines ehrenamtlichen Patensystems für die Pflege von Wegweisungen
- Dokumentation und Evaluierung der Nutzung des Angebots durch die KielRegion

## Beschreibung

Das Zufußgehen sichert für viele Gruppen, gerade auch für Kinder und ältere Menschen, eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld. Die Infrastruktur für den Fußverkehr bedarf einer kontinuierlichen Pflege und Instandhaltung, um die Nutzung für die unterschiedlichen Gruppen gewährleisten zu können. Dafür muss auch das illegale Gehwegparken sukzessiv eingeschränkt und abgebaut werden. Die Baulastträger gewährleisten die systematische Pflege und Begehbarkeit durch Instandhaltung (Organisation der Gehwegreinigung, regelmäßiger Grünschnitt, zeitnahe Beseitigung von Belagsmängeln, Laub im Herbst und Winterdienst auf Alltagswegen und wichtigen Fußwegeverbindungen sowie Pflege der Wegweisungen).

Zur Identifizierung von Mängeln in der weitläufigen regionalen Fußwegeinfrastruktur schafft die Einrichtung eines regionalen Mängelmelders eine zeitnahe Erfassung von Handlungsbedarfen. Durch eine regionale Erfassung und Weiterleitung der Meldungen an die zuständigen Baulastträger können Mängel zeitnah erkannt und beseitigt werden. Die Identifizierung von Mängeln kann auch für die Radinfrastruktur sowie die Straßenräume genutzt werden.

## Wirkungen und Effekte

- Gesellschaftliche Teilhabe: Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Gesundheitsförderung
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** „Mängelmelder“ der Stadt Bayreuth [9] | Mängelmeldung im Kreis Rendsburg-Eckernförde [10] | Mängelmeldung in der LH Kiel [11]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehr, A.1.2 Barrierefreies Mobilitätssystem, A.1.3 Fußverkehrschecks

**Kosten** ■ □ □ □ □

Organisatorische Betreuung eines Mängelmelders auf regionaler Ebene

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, Baulastträger: Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.1.5 Entwicklung eines Regionalen Wanderwegenetzes

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Fußverkehrsförderung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Verknüpfung der kommunalen Wegenetze sowie Freizeit- und Wanderrouten in der KielRegion mit der Weiterentwicklung zu einem regionalen Netz.

## Bausteine

- Bestandsaufnahme von Wander- und Freizeitrouten
- Gemeindegrenzen überschreitende Verknüpfung der Wegenetze durch das Schließen interkommunaler Lücken
- Konzeption eines Wanderwegenetzes und thematische Festlegung von Wanderrouten
- Kontinuierliche Pflege der Wanderrouten, z. B. mit Unterstützung ehrenamtlicher Wegewarte
- Einheitliche Standards und Wegweisung
- Aufnahme der Freizeit- und Wanderwege in die regionale Mobilitätsdatenbank
- touristische Vermarktung der Wanderwege, Bereitstellung von Informationsmaterial (Website und Flyer)

## Beschreibung

In der KielRegion gibt es eine Vielzahl von Wanderwegen, die im Rahmen von Ausflügen oder touristischen Aufenthalten genutzt werden. Eine regionale Vernetzung, wie sie bundesweit in anderen (z.B. Wald-)Regionen üblich ist, fehlt jedoch bislang. Eine systematische Bestandsaufnahme und Weiterentwicklung zu einem regionalen Wanderwegenetz soll die Erlebbarkeit der KielRegion zu Fuß verbessern.

Attraktive Wanderwege sind ein wichtiges Angebot für die Naherholung. Durch den Lückenschluss bestehender Wege, eine einheitliche Beschilderung und die Pflege der Wege profitiert die Tourismusregion und der Lebensraum. Die Aufnahme der Wanderrouten in die touristische Vermarktung stärkt das maritime und naturräumliche Image der Region, das durch Naturparks und Ostseelage gegeben ist.

Die Verknüpfung mit anderen Angeboten (z.B. Gastronomie, Gastgewerbe, Nahversorgung, Mobilitätsverbund) stärkt die lokale Wertschöpfung sowie die Nahversorgungsstrukturen.

## Wirkungen und Effekte

- Naherholungs- / Freizeitqualität
- regionale Wertschöpfung
- Gesundheitsförderung
- Imagegewinn: Erlebbarkeit der KielRegion

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

Naturpark Holsteinische Schweiz – Neukonzeption des Wandernetzes und Konzeptentwicklung für die Unterhaltung [12]| Integriertes Wegesystem Naturpark Westensee (Planung) | Wanderrouten Eckernförder Bucht [13] | Teutoschleifen im Kreis Steinfurt [14]| Neues Knotenpunktsystem: Wandern nach Zahlen in Aachen [15] | Knotenpunktkonzept als Wander- und Radwegeroutenplaner in Belgien [16]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehr

**Kosten**

Konzeptentwicklung für die Region

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, LTOs, AktivRegionen, Ämter, Städte und Gemeinden, Wander- und Heimatvereine

# A.2.1 Netzwerkaufbau zum Austausch von Knowhow im Radverkehr

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Bewerbung der RAD.SH in den Gemeinden der KielRegion und Etablierung einer Lokalgruppe als regionales Labor zur Radverkehrsförderung.

## Bausteine

- Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten für die KielRegion beim Regionalen Mobilitäts-management oder alternativ für die beiden Kreise
- Regionale Bewerbung der RAD.SH durch die KielRegion
- Aufgreifen des Themas Radverkehrsförderung im Fachplanungskreis
- Beitritt von Kommunen in die kommunale Arbeitsgemeinschaft durch Beschluss der Selbstverwaltung, Benennung einer Ansprechperson und finanzielle Beiträge
- Erprobung der Einführung einer Lokalgruppe „KielRegion“ mit Radverkehrsbeauftragten und Verbänden zu regionalen Planungen

## Beschreibung

Der Radverkehr ist in der KielRegion bereits durch eine gewisse Dynamik geprägt und weist in der Verkehrsmittelwahl ggü. dem Bundesdurchschnitt bereits ein vergleichsweise hohes Niveau auf. Allerdings ist die regionale Radverkehrsförderung strukturell durch die Herausforderung verschiedener Zuständigkeitsbereiche geprägt. Durch geringe Personalressourcen kann in den Kommunen kein spezialisiertes Knowhow aufgebaut werden.

Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein bietet eine Chance, die interkommunale Kooperation der Kommunen nach dem Vorbild in anderen Bundesländern zu stärken. Durch den Beitritt der Städte und Gemeinden der Region können Erfahrungen ausgetauscht, Knowhow zentral bereitgestellt oder Planungsleistungen gebündelt werden. Ebenfalls ermöglicht die RAD.SH die Durchführung gemeinsamer Kampagnen oder Einwerbung von finanziellen Fördermitteln.

Durch die Gründung einer Regionalgruppe der RAD.SH können Radverkehrsbeauftragte der Kommunen, die Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten auf regionaler Ebene sowie Mitglieder der RAD.SH die regelmäßige Vernetzung ausweiten und regionale Ansätze und interkommunale Planungen voranbringen. Eine klare Abgrenzung zu Bereichen, die nicht durch die RAD.SH auf regionaler Ebene abgedeckt werden kann, ist vorzunehmen, um Doppelstrukturen zu vermeiden.

RAD.SH
Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein

## Wirkungen und Effekte

- Sensibilisierung der Akteure
- Neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Interkommunale Kooperation
- Verbesserter Zugang zu Förderprogrammen
- Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung, regionale Wertschöpfung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

RAD.SH: Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß - und Radverkehrs in Schleswig-Holstein [4]| Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg [17]| AG Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachen/ Bremen e.V. [18] | Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW e.V. [19]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.2.5 Erstellung eines Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung, D.1.3 Verstetigung der Akteursvernetzung

**Kosten**

Jahresbeitrag der Kommune (abh. von Anzahl der Einwohner): 500 bis 4.000 €

**Fördermöglichkeiten** Der Aufbau von RAD.SH wird mit Landesmitteln gefördert

**Akteure** KielRegion, RAD.SH, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.2.2 Regionales Radverkehrsnetz mit Alltagstauglichkeit

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Konzeption und Ertüchtigung eines übergeordneten regionalen Radverkehrsnetzes mit Ausrichtung auf den Alltagsverkehr.

## Bausteine

- Durch die KielRegion wird die Entwicklung eines hierarchischen Netzkonzeptes auf Grundlage des Landesweiten Radverkehrsnetzes und der kreisweiten Konzeptionen initiiert
- Analyse der Bestandssituation einschließlich bestehender Planungen bezüglich der Nutzungsqualitäten in Abstimmung mit den Baulastträgern sowie den Kommunen und ggf. Initiativen vor Ort
- Schwerpunkt der Ertüchtigung: Anbindung zu Bahn- und Schnellbushaltestellen
- Ausarbeiten eines Maßnahmenplans für die Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen
- Ausbildung der Schnittstellen / Übergänge zu den kommunalen Radnetzen und den Premiumrouten
- Umsetzung einer einheitlichen Radwegweisung
- Entwicklung von Informationsangeboten

## Beschreibung

Mit einer Offensive für den regionalen Radverkehr soll ein Grundnetz geschaffen werden, das den Belangen des Alltagsverkehrs genügt und neue Nutzungspotenziale für den Radverkehr erschließt, die sich z.B. durch Pedelecs und E-Bikes ergeben.

Neben der Entwicklung von Hauptachsen in Ergänzung zum Qualitätsprodukt Premiumrouten sind auch wichtige zwischengemeindliche Verbindungen und Verbindungen zwischen den Zentralorten und ihrem Umland zu ertüchtigen sowie kommunale Radverkehrskonzepte zu ergänzen. Über die Belange der Alltagstauglichkeit hinaus werden auch die Synergien mit dem Freizeit- und Tourismusradverkehr aufgenommen.

Ein zentraler Aspekt ist der Ausbau der Radverkehrsanlagen im Umfeld der Mobilitätsstationen und Bahnstationen, um die Zubringerfunktion des Radverkehrs zu stärken.

Ein Maßnahmenplan zeigt den Handlungsbedarf für Lückenschlüsse und zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes (vgl. A.2.4). Dazu wird durch die KielRegion ein Konzept erstellt, das die Korridore aus der Regionalen Radstrategie in die konkreten Streckenführungen überträgt.

Durch die bauliche Umsetzung werden attraktive Radrouten für „gesunde Arbeitswege“ und landschaftlich reizvolle Freizeit- und Tourismuswege in Ergänzung des landesweiten Radverkehrsnetzes aufgebaut.

Das Regionale Radverkehrsnetz wird aufbauend auf den bestehenden Radwegweisungen durch eine einheitliche regionale Beschilderung transparent gemacht.

## Wirkungen und Effekte

- Neue regionale Planungskultur
- Gesundheitsförderung
- Inter- und Multimodalität
- Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung
- Synergien mit Tourismus

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele** Radverkehrskonzepte Kreis Segeberg [20] und Kreis Stormarn [21] | Radverkehrsnetz NRW [22]

**Pilote** Zubringer-Radsysteme in Schönberg und in Bordesholm

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.2.1 Netzwerkaufbau im Radverkehr, A.2.4 Erhaltung und Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen, B.2.2 Mobilitätsstationen

**Kosten**

Kosten für Konzeption des Radverkehrsnetzes

**Fördermöglichkeiten** GVFG-SH

**Akteure** KielRegion, Kreise, Stadt Kiel, LBV-SH, Ämter, Städte und Gemeinden, AktivRegionen

# A.2.3 Ausbau von Premiumrouten im Radverkehr

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ □

**Zeitrahmen** ■ ■ □

## Zusammenfassung

Entwicklung von Premiumrouten für den städtischen und regionalen Radverkehr als neue Qualitätsstufe zur Erhöhung der Radverkehrsnutzung insbesondere über längere Distanzen.

## Bausteine

- Entwicklung von Standards / Leitlinien für das Produkt „Premiumroute“ ggf. mit Unterscheidung städtischer und regionaler Routenabschnitte
- Verifizierung von Radrouten / Radkorridoren mit hohem Radverkehrspotenzial (Verkehrsmodell) mit Fokus auf die bereits identifizierten Korridore (siehe regionale Radverkehrsstrategie im Masterplan Mobilität)
- Machbarkeitsstudie durch die KielRegion zum Ausbau von Premiumrouten in Koordination mit den Aktivitäten der Landeshauptstadt Kiel zum Aufbau von Premiumrouten einschließlich Entwicklung einer gemeinsamen Marketingstrategie
- Entwurfsplanung und ggf. Kosten-Nutzen-Analyse für Vorzugsstrecken, Umsetzung und Evaluation

## Beschreibung

Der Radverkehr bietet zusammen mit dem ÖPNV den nachhaltigsten Ansatz zur $CO_2$-Reduzierung, da hier auch längere Reiseweiten vom Kfz-Verkehr verlagert werden können. Besonderes Potenzial bietet sich auf den alltäglichen Wegen von Pendler*innen (Berufs- und Einkaufsverkehre). Die Premiumrouten stellen im Regionalen Radverkehrsnetz in Korridoren mit hoher Nachfrage und Bündelungspotenzial einen besonderen Qualitätsstandard dar. Es sind entsprechende Qualitätskriterien festzulegen, um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig zunehmenden und zum Teil beschleunigten Radverkehrs - auch vor dem Hintergrund der Potenziale von Pedelecs und E-Bikes - gerecht zu werden. Dies erfordert u.a. eine weitgehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten und eine Separierung vom Kfz- und Fußverkehr.
Die KielRegion setzt hier auf den Überlegungen der Stadt Kiel sowie den Planungen der Metropolregion Hamburg zur Realisierung von Radschnellwegen auf, aus denen sich auch gemeinsame Aktivitäten ergeben könnten. Die Premiumrouten bilden das Pendant zu den „starken Achsen“ im ÖPNV, so dass hier eine Vernetzung beider Systeme vor allem über die Mobilitäts- und Bahnstationen anzustreben ist. Zudem ist eine integrierte Marketingstrategie zu entwickeln.

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn: Impuls für neue Radverkehrskultur
- Multimodalität
- Effizienz durch Verkehrsverlagerung
- Regionale Wertschöpfung
- Gesundheitsförderung
- Innovation

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

**Beispiele** Veloroute 10 in Kiel [23] | RS1 Radschnellweg Ruhr [24] | eRadschnellweg Göttingen [25]

**Pilote** Fördeufer-Premiumroute: Schilksee – Wik – Gaarden (Werftstraße) – Mönkeberg – Heikendorf – Laboe) und Premiumroute: Kiel – Schwentinental – Preetz

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.2.2 Regionales Radverkehrsnetz, B.2.2 Mobilitätsstationen, D.2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

**Kosten** ■ ■ ■ ■ ■

500.000-1.000.000 Euro pro Kilometer

**Fördermöglichkeiten** NRVP, BMU, BMVI, ggf. Landesmittel für Pilotprojekte

**Akteure** KielRegion, Stadt Kiel und Kreise, LBV-SH, betroffene Ämter, Städte und Gemeinden, ADFC

# A.2.4 Systematische Erhaltung und Ausbau der Radverkehrsanlagen

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Systematische Erhaltung der Radverkehrsanlagen einschl. Wegweisung in Kombination mit der Entwicklung eines regionalen Mängelmelders.

## Bausteine

- Systematische Überprüfung der StVO-Konformität der Radverkehrsanlagen durch die Baulastträger
- Erstellung von Bedarfsplänen für Investitionen in die Radverkehrsanlagen (vgl. A.2.2)
- Identifizierung von Mängeln durch Erweiterung der regionalen Mängelmelder App
- Zentrale Sammlung der Meldungen und Weiterleitung der Meldungen an die zuständigen Baulastträger
- Initiierung von Patenschaften zur Pflege der Radwegweisungen durch die KielRegion (z.B. über lokale Vereine)
- Öffentlichkeitsarbeit über den Service und Bereitstellung des Mängelmelders auf der Website der Kommunen
- Zeitnahe Beseitigung der Mängel durch die Baulastträger und Dokumentation

## Beschreibung

Der Erhalt der Radverkehrsanlagen zur Sicherung der Alltagstauglichkeit oder als Angebot im Tourismus und Freizeitverkehr stellt durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten eine Herausforderung dar. Die Radverkehrsanlagen bedürfen einer systematischen Erhaltung und Pflege durch die Baulastträger. Eine systematische Überprüfung der StVO-Konformität und des Zustandes der Radverkehrsanlagen durch die Baulastträger ermöglicht die Erstellung von Investitionsplänen, die eine langfristige und bedarfsgerechte Finanzierung bei der Instandhaltung und Pflege gewährleisten. Vorrangig sind dabei die Hauptrouten im Radverkehrsnetz und Schulwege einschließlich der Wegweisung zu berücksichtigen.

Die Identifizierung von Mängeln in der regionalen Radverkehrsinfrastruktur wird durch die inhaltliche Erweiterung des regionalen Mängelmelders als partizipatives Element in Kooperation mit den Nutzer*innen unterstützt. Die Verknüpfung ermöglicht wie bei der Fußverkehrsinfrastruktur eine systematische Erhaltung der Radverkehrsanlagen durch zeitnahe Erfassung und Benachrichtigung der zuständigen Baulastträger.

## Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur
- Imagegewinn
- Gesundheitsförderung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Bedarfsplan Radverkehr Region Hannover [26] | Mängelmeldung im Kreis Rendsburg-Eckernförde [10] | Mängelmeldung in der LH Kiel [11]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.4 Systematische Überprüfung, Pflege und Erhaltung der Fußwege, A.2.2 Regionales Radverkehrsnetz

## Kosten

Jährliche Kosten für die Region

## Fördermöglichkeiten

## Akteure

KielRegion, Baulastträger: Land und Ämter, Städte und Gemeinden, Vereine und private Institutionen

# A.2.5 Erstellung eines Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Erstellung eines Handlungsleitfadens zur Radverkehrsförderung in Kooperation mit der kommunalen Arbeitsgemeinschaft „RAD.SH“.

## Bausteine

- Kooperation der KielRegion mit der kommunalen Arbeitsgemeinschaft „RAD.SH“
- Prüfung einer gemeinsamen Erarbeitung eines Handlungsleitfadens zur Radverkehrsförderung
- Erstellung eines allgemeinen Handlungsleitfadens zum Thema Radverkehrsförderung für Kommunen
- Bereitstellung des Leitfadens für die Kommunen und Bewerbung durch die KielRegion
- Anwendung in den Städten und Gemeinden der Region: Systematische Radverkehrsförderung

## Beschreibung

In den Kommunen erfolgt bisher nur vereinzelt eine systematische Radverkehrsförderung beispielsweise durch die Erstellung von Radverkehrskonzepten. Vor allem in den mittleren und kleinen Gemeinden fehlt durch geringe Personalressourcen auch das Knowhow zur Radverkehrsförderung.

Die kommunale Radverkehrsförderung muss den spezifischen Strukturen und lokalen Gegebenheiten angepasst werden, die kleinteilig nicht durch den Masterplan Mobilität betrachtet werden können. Durch die gemeinsame Erstellung eines Handlungsleitfadens zur Radverkehrsförderung können die Elemente kommunaler Handlungsmöglichkeiten für die unterschiedlichen Gebietstypen dargestellt werden. Kommunen werden so für die Potenziale der Radverkehrsförderung sensibilisiert und können in der kommunalen Planung den Handlungsleitfaden als Hilfestellung nutzen. Der Leitfaden versteht den "Radverkehr als System" und umfasst in diesem Sinne neben den Bausteinen Infrastruktur, Fahrradparken und Wegwei-sung auch Hinweise zu Service und Kommunikation.

Mit dem Beitritt der Kommunen in die kommunale Arbeitsgemeinschaft „RAD.SH“ kann die Grundlage geschaffen werden, auf der Landesebene gemeinsam einen Handlungsleitfaden „Radverkehrsförderung“ zu erstellen und diesen regional zu nutzen. Durch die gemeinsame Erstellung können Kosten eingespart und das Knowhow der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft eingebracht werden.

## Wirkungen und Effekte

- Neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Interkommunale Kooperation
- Sensibilisierung der Akteure
- Gesundheitsförderung
- Regionale Wertschöpfung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Broschüren der AGFS NRW [27] | Förderung des Rad- und Fußverkehrs - Ein Leitfaden für die kommunale Praxis in kleineren und mittleren Kommunen [28]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehr, A.2.1 Netzwerkaufbau zum Austausch von Knowhow im Radverkehr

**Kosten**

Kosten für die Konzepterstellung des Handlungsleitfadens

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, RAD.SH, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.2.6 Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Regionale Errichtung hochwertiger Fahrradabstell-anlagen und Erweiterung von Servicestationen an wichtigen regionalen ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

## Bausteine

- Bewerbung der B+R-Offensive in der Region durch die KielRegion und Vorstellung im Fachplanungs-kreis mit der NAH.SH
- Bedarfsprüfung der Kommunen und Erstellung von Entwurfsplanungen
- Förderantragstellung der Kommunen und Nutzung des NAH.SH Rahmenvertrags zur kostengünstigen Beschaffung von B+R-Anlagen
- Systematischer Ausbau der B+R-Anlagen an regionalen Mobilstationen (vgl. B.2.4) und anderen Verknüpfungspunkten

## Beschreibung

Die Fahrradnutzung als klimafreundliches Verkehrsmittel ist auf dem Weg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz oder im Frei-zeitverkehr mit zunehmenden Potenzialen verbunden. Mit Pedelecs und E-Bikes nehmen die Reichweiten zu. Dadurch steigen insbesondere in den ländlichen Teilregionen die Poten-ziale, das Rad als Zubringer zu starken ÖPNV-Achsen zu nutzen.

Eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung hochwertiger Fahrräder, Pedelecs oder E-Bikes als Zubringer ist die Verfüg-barkeit sicherer und witterungsgeschützter Abstellanlagen. Es bedarf dafür an allen regionalen ÖPNV-Verknüpfungspunkten und Mobilitätsstationen hochwertiger B+R-Anlagen. Durch die B+R-Offensive können Kommunen Landesfördermittel in Anspruch nehmen und auf den von der NAH.SH entwickelten Planungslösungen aufbauen. An den übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungspunkten ist die Erweiterung mit Service-Angeboten vorzusehen. In den Mittelzentren und ÖPNV-Verknüpfungspunkten in zentralen Orten, ist die Einrichtung bzw. der Ausbau von Radstationen zu prüfen.

*Große B+R-Anlage vom Standardtypen Quelle: NAH.SH*

*Pedelec-Station in Rostock*

## Wirkungen und Effekte

- Intermodalität
- Gesundheitsförderung
- Verkehrs-/Sicherheit
- Aufenthaltsqualität: Aufwertung des Bahnhofsumfelds
- Touristische Attraktivität: regionale Wertschöpfung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.2 Mobilitätsstationen,
A.2.5 Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung

**Beispiele** Umsteiger Kiel [29] | B+R Standardtyp der NAH.SH [30] | Bordesholm | 100 Fahrradstationen in NRW [31] | B+R-Konzept der Metropolregion Hamburg [32] | elros – Elektromobilität in Rostock [33]

**Pilote** Bahnhof Oppendorf, Aufwertung der Radstation Rendsburg, Prüfung der Einrichtung von Radstationen in Plön und Eckernförde, Stadt Preetz, Umbauplanung zum Bahnhofsumfeld Flintbek

**Kosten**

Bagatellgrenze für die Förderung:
10.000 € für zuwendungsfähige Kosten

**Fördermöglichkeiten** Finanzielle Landesförderung im Rahmen der B+R-Offensive der NAH.SH, Förderquote: bis zu 75 % für förderfähige Ausgaben

**Akteure** KielRegion, NAH.SH, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.3.1 Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

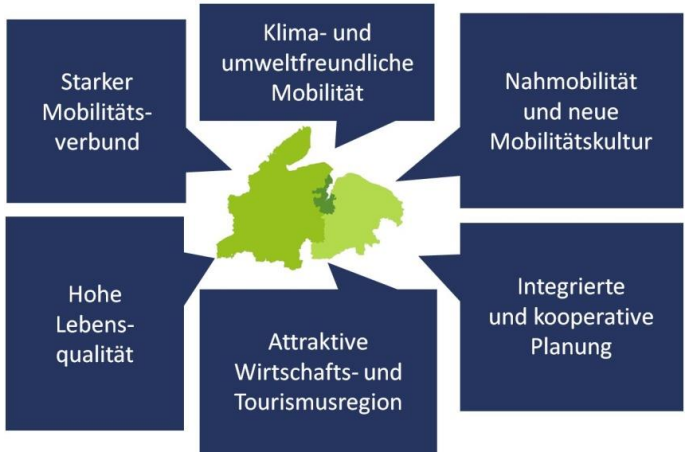
Die Aspekte von Mobilitäts- und Flächenentwicklung werden in der Planung integriert und eine Kooperation der Fachdisziplinen strukturell verankert.

## Bausteine

- Systematische Abstimmung der Fachdisziplinen auch bei lokalen Planungen durch die Durchführung eines gemeinsamen Workshops zum Thema Mobilität im Planungsdialog sowie im Fachplanungskreis mit den Kommunen
- Berücksichtigung des Aspekts der ÖPNV-Erreichbarkeit von der Prüfung der Innentwicklungspotenziale von größeren Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungsvorhaben
- Anpassung der ÖPNV-Angebotsgestaltung an Flächenentwicklungen
- Strategische Sicherung von Schlüsselinfrastrukturen bzw. Sicherung und Stärkung von ÖPNV-Achsen durch gezielte Standortpolitik
- Ermittlung von Flächenpotenzialen an ÖPNV-Korridoren und von Angebotsverbesserungen mit positiven Wirkungen im Gesamtkorridor durch das regionale Verkehrsmodell (vgl. A.3.5)

## Beschreibung

Die Vernetzung verschiedener Akteure und Fachdisziplinen in der KielRegion ist eines der zentralen Anliegen des Masterplans. Viele Effekte sind nur durch eine abgestimmte Herangehensweise erreichbar bzw. werden hierdurch verstärkt. Häufig kann bereits durch eine regelmäßige Abstimmung bzw. einen Informationsaustausch zwischen den Akteuren ein auf gemeinsame Ziele ausgerichtetes Handeln erreicht werden. Für die Setzung des Themenfelds „Mobilität“ als zentralen Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung muss der Austausch forciert und intensiv in die Abwägung von Standortalternativen einbezogen werden. So können auf den ersten Blick schwieriger und kostenträchtiger zu entwickelnde Flächen bei einem Abgleich der Folgewirkungen auf Verkehrsaufkommen und der Folgekosten für eine attraktive ÖPNV-Erschließung am Ende sinnvoller und wirtschaftlicher sein, als andere Flächen. Im Hinblick auf den Erhalt attraktiver Infrastrukturen mit kompakter Wegestruktur sollte hierbei ein Fokus auf den vom ÖPNV häufig bereits gut erschlossenen Flächen im Innenbereich liegen.
Mit einem Workshop im Rahmen des Planungsdialogs zusammen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern werden Möglichkeiten erarbeitet, die ÖPNV-Erreichbarkeit bei der Flächenerschließung zu berücksichtigen, um die Grundlagen für zukünftige Abstimmungsprozesse zu schaffen. Durch Vernetzung der Interessen und Ziele der einzelnen Fachplanungen kann eine Entwicklung genau der Flächen in der Region erfolgen, die in den verschiedenen Bereichen die bestmögliche Wirkung erzielen.




## Wirkungen und Effekte

- Orte kurzer Wege: Reduktion der Reisezeiten und Verbesserung der Angebotsqualität auch für Bestandskunden
- Regionale Wertschöpfung: Stärkung bestehender Zentren
- Daseinsvorsorge: Sicherung von Infrastrukturen und Basis für Vereine, Kulturangebote usw.
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.3.2 Wohnquartiere der Zukunft, A.3.3 Nahversorgungsstrukturen, A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells

**Beispiele** Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung KielRegion

**Pilot** Flächenentwicklung der ÖV-Achse Kiel-Schönberg, Etablierung des regionalen Forums Siedlungsentwicklung

**Kosten**

Kosten für die Durchführung eines gemeinsamen Workshops

**Fördermöglichkeiten** Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (Land, unterstützt von der EU); Landesprogramm Wirtschaft – Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur

**Akteure** KielRegion, Landesplanung SH, Planungsdialog, Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung, ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Gebietskörperschaften

# A.3.2 Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

**Priorisierung** ■ □ □

**Zeitrahmen** ■ ■ □

## Zusammenfassung

Erstellung eines Leitfadens für Wohnquartiere der Zukunft durch Erfahrungen aus Pilotprojekten bei Neubauvorhaben in zentralen und zentrumsnahen Lagen oder Umgestaltungen.

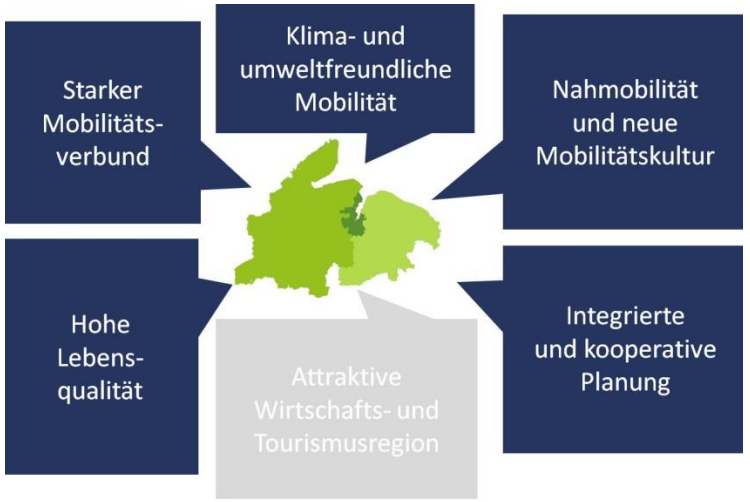
## Bausteine

- Auswahl geeigneter Quartiere mit dem Verkehrsmodell (vorher: Kriterien-zusammenstellung für Standortauswahl)
  - ✓ *Attraktive Lage und Umfeld mit attraktiver ÖPNV-Anbindung (auch außerh. der Hauptverkehrszeiten)*
  - ✓ *Lokale Daseinsvorsorgeeinrichtungen und Nahversorgungsstrukturen, aber auch Freizeit- und Erholungsangebote*
  - ✓ *Qualitative Fahrradabstellanlagen*
  - ✓ *Attraktives Fuß- und Radwegenetz*
  - ✓ *Vorhandene Carsharing-Angebote*
- Ansprache der Kommunen mit geeigneten Standorten durch die KielRegion
- Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung und Konzeption eines autoarmen Quartiers
- Erstellung eines Planungsleitfadens für Kommunen durch die KielRegion

## Beschreibung

Autoarme Quartiere schaffen eine hohe Lebensqualität, führen zum innerstädtischen Flächengewinn, zur spürbaren Senkung der lokalen verkehrsbedingten Umweltbelastungen, sie ermöglichen kostensparendes Bauen und lebendige Nachbarschaften.
Die LH Kiel weist ein stetig steigendes Bevölkerungswachstum auf und verzeichnet bei geringen zur Verfügung stehenden Flächen einen hohen Wohnungsbaubedarf. Die Erprobung autoarmer Quartiere schafft im Rahmen der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen eine Möglichkeit, diese effizienter zu nutzen. In den Kieler Umlandgemeinden sowie zentralen Orten sind die Potenziale durch das Verkehrsmodell zu überprüfen. Zusätzlich müssen mögliche Folgekosten neuer Wohnquartiere mitgedacht werden. Hier können Werkzeuge helfen, die Folgekosten im Bereich der technischen Infrastruktur abzuschätzen.
Bei innerstädtischen/innerörtlichen Neubauvorhaben können durch eine Verknüpfung mit Carsharing-Stationen, Vorhaltung einer guten und attraktiven ÖPNV-Anbindung sowie einer qualitativen Fuß- und Radwegeanbindung „autoreduzierte“ Stellplatzschlüssel angewendet werden. Zur Erhöhung des Antrittswiderstands und um die Flächen im öffentlichen Raum frei von parkendem Blech zu halten, empfehlen sich Quartiers-garagen. Kfz-Stellplätze werden von den Fahrzeughaltern finanziert. Autofreie oder autoarme Quartiere bieten sich in zentralen, zentrumsnahen Lagen an. Sie können für Neubauvorhaben geplant oder durch Umgestaltungen in bestehenden Quartieren geschaffen werden. Aus den Erfahrungen mit der Umsetzung erster Pilotprojekte kann ein kommunaler Planungsleitfaden für Wohnquartiere der Zukunft erstellt werden.

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion




## Wirkungen und Effekte

- Mobilitätskultur der Nähe
- Multimodalität
- effiziente Flächennutzung, kostensparende Siedlungsentwicklung
- Lärmschutz und Luftreinheit
- lebendige Nachbarschaften
- zielgruppenorientierte Angebote

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ [34] | IvensPark eG [35] | Autofrei Siedlung Weißenburg [36] | Neues Hulsberg-Quartier in Bremen (in Planung) [37] | Online-Tool „Was kostet mein Baugebiet“ [38]

**Pilot** Teilbereich des MFG-5-Geländes in Kiel Holtenau Ost, Wohnbauflächenausweitung im Kieler Süden

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.3.1 Mobilität als Planungsgrundsatz, A.3.3 Nahversorgungs-strukturen, A.3.4 Parkraummanagement

**Kosten** □ □ □ □ □

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, Stadtplanung, Bauämter der Kommunen

# A.3.3 Sicherung und Ausbau von Nahversorgungsstrukturen

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➤➤➤

## Zusammenfassung

Gewährleistung kurzer Wege durch die Sicherung und Ausweitung der Nahversorgungsstrukturen nach dem MarktTreff-Konzept des Landes Schleswig-Holstein.

## Bausteine

- Unterstützung von Initiativen zur Etablierung von MarktTreffs durch die KielRegion mit der Erstellung von Machbarkeitsstudien
- Nutzung des Leitfadens zur Gründung einer Genossenschaft zur Unterstützung eines MarktTreffs
- Anwendung des MarktTreff-Handbuchs zum Aufbau eines Angebots oder Umwandlung von bestehenden Märkten und Nutzung der Fördergelder
- Integriertes Kooperationsraumkonzept mit Zusammenführung regional- und verkehrsplanerischer Ansätze
- Ausweitung von Mobilitätsangeboten durch die Verknüpfung mit Mobilitätsstationen, wie z. B. Ladestation für E-Fahrzeuge, Lieferdienste (mit E-Fahrzeug), Carsharing/Dorfauto-Station, Lademöglichkeit für Pedelecs, Verleih eines Lastenrads

## Beschreibung

In den ländlichen Teilregionen, aber auch in einzelnen Stadtteilen der Zentren, stellen die demographischen Veränderungen und die Zentralisierung von Einzelhandelsstandorten eine steigende Herausforderung dar, die zunehmend mit dem Verlust der wohnstandortnahen Versorgung verbunden ist. Die Konzentration von Einzelhandelsangeboten führt insbesondere in ländlichen Bereichen zu Nahversorgungsdefiziten. In den ländlichen Teilregionen sichert das MarktTreff-Konzept die Möglichkeit, von der Schließung bedrohte Nahversorgungseinrichtungen zu erhalten oder neue Angebote in Gemeinden mit weniger als 2.500 Bewohner*innen zu etablieren.

Zur Sicherung kleinteiliger Versorgungsstrukturen wurden in der KielRegion bereits acht MarktTreffs nach dem Konzept der Landesregierung Schleswig-Holstein eingerichtet. Aktuell sind fünf weitere MarktTreffs in Planung. Die Verknüpfung mit Mobilitätsangeboten erweitert den Einzugsradius (z.B. Lieferdienste) und erhöht die Attraktivität der Standorte. Mit einer Ladestation für E-Fahrzeuge kann ein MarktTreff als Tankstelle auch sonntags öffnen.

*MarktTreff in Hohenfelde mit E-Ladesäule*

*MarktTreff in Sehestedt mit E-Carsharing*

## Wirkungen und Effekte

- Daseinsvorsorge und gesellschaftliche Teilhabe
- Lebendige Orte: Lokale Identität und soziales Miteinander
- Regionale Wertschöpfung
- Multimodalität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.2 Etablierung von Mobilitätsstationen

**Beispiele** Markttreff Sehestedt mit reg. Produkten und einem E-Dorfauto [39] | Markttreff Hohenfelde [40] | Leitfaden zur Gründung einer Genossenschaft zur Unterstützung eines Marktreffs [41] | Handbuch Markttreff [42]

**Pilot** Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Markttreffs in der Gemeinde Groß Vollstedt

**Kosten** ■ ■ ■ □ □

Je Errichtung eines Marktreffs (Neubau)

**Fördermöglichkeiten** EU-, Bundes- und Landesmittel für Planungs- und Beratungskosten, bauliche Investitionen, Ladeninfrastruktur, Kosten für Coaching, Förderquote: bis zu 75 % bei förderfähigen Ausgaben

**Akteure** Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), KielRegion, Gemeinden, AktivRegionen

# A.3.4 Etablierung eines Integrierten Parkraummanagements

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Parkraummanagement als Instrument zur Regulierung der Verkehrsnachfrage im Sinne von Push and Pull, sensibler Umgang mit öffentlichem Raum.

## Bausteine

- Entwickeln eines Handlungsleitfadens Parkraummanagement durch die KielRegion
  - ✓ *sukzessive Anpassung der Parkgebühren, abhängig von Lage gestaffelt*
  - ✓ *Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung des Mobilitätsverbunds durch Prüfung einer sukzessiven Anpassung und Reduzierung von Parkflächen im öffentlichen Raum*
  - ✓ *Einführung von Bewohnerparkzonen*
  - ✓ *konsequente Verkehrsüberwachung und Ahndung von Falschparkern mit zusätzlichem Personal*
- Erarbeitung einer Musterstellplatzsatzung als Vorlage für die Städte und Gemeinden mit der Berücksichtigung von Carsharing
- städtebauliche Integration von Einkaufszentren statt zentralen Stellplatz-Anlagen
- Etablierung einer Parkplatz-App, Integration der Parkleitsysteme

## Beschreibung

Mit einem Handlungsleitfaden sollen die kommunalen Spielräume in der Ausgestaltung des Parkraummanagements aufgezeigt werden. Die Fragestellungen der unterschiedlichen Gebietstypen werden dabei berücksichtigt. Die Potenziale von Regelungen im ruhenden Kfz-Verkehr werden im Fachplanungskreis erarbeitet und Praxisbeispiele regional multipliziert. Die Maßnahmen erhöhen die Aufenthaltsqualitäten und werden zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums umgesetzt. Konkrete Anpassungen müssen unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit und lokalen Gegebenheiten in enger Beteiligung lokaler Akteure vorbereitet und umgesetzt werden.
Bisher wurde mit der Landesbauordnung bei Neubauvorhaben die Anzahl zu schaffender Stellplätze vorgegeben. Durch eine Neuerung können die Gemeinden dies künftig in einer Satzung selbst bestimmen. Diese Möglichkeit kann als Chance genutzt werden, durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements Stellplätze zu reduzieren. Hierzu soll eine Musterstellplatzsatzung entwickelt werden, die den Gemeinden als Vorlage dienen kann.
Um einen Anreiz für die Nutzung von $CO_2$-neutralen Fahrzeugen zu geben, werden zeitlich begrenzt Kostenvergünstigungen beim Parken im öffentlichen Raum erprobt (vgl. C.3.2).
Quartiere mit hohem Parkdruck werden durch Parksuchverkehre zusätzlich belastet. Um Parkplätze zielgerichtet ansteuern zu können, soll eine App etabliert werden, die auch die Informationen der Parkleitsysteme in die Navigation integriert.

## Wirkungen und Effekte

- effiziente Flächennutzung
- Push & Pull
- Aufenthaltsqualität
- lebendige Orte

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

**Beispiele** Parkraumkonzept Eckernförde [43]| Arbeitsgruppe in der LH Kiel zum Thema Stellplatzsatzung | Stellplatzrichtzahlen Kiel | Parkraummanagement in München [44] | Musterstellplatzsatzung in NRW [45] | Stellplatzortsgesetz Bremen [46]

**Pilot** Landeshauptstadt Kiel, Integriertes Parkraummanagement bei der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.3.2 Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft, A.1.1 Handlungsleitaden Fußverkehr, C.2.1. Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems, C.3.3 Erprobung von Privilegien

**Kosten** □ □ □ □ □

Generiert Einnahmen, Querfinanzierung des Mobilitätsverbunds möglich

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Ämter, Städte und Gemeinden, Kammern, Handelsverband Nord, lokale Unternehmen und Betriebe, Wirtschaftsförderungen

# A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➔ ➔ ➔

## Zusammenfassung

Das Verkehrsmodell ist Strukturdatenspeicher und Werkzeug für Planungsentscheidungen zugleich und sollte durch fortgeschriebene Daten gepflegt werden.

## Bausteine

- Schaffung eines Bewusstseins über Funktionsweise, Nutzen und Einsatzmöglichkeiten des Verkehrsmodells durch die KielRegion
- Datenaustausch und -weitergabe zur Schärfung und Fortschreibung der im Modell verwendeten Strukturdaten über die KielRegion
- Aufbau einer Strukturdatenbank sowie „Sammelstelle“ für Nachfragedaten und Planungsvorhaben
- Nutzung des Verkehrsmodells durch eine gemeinsame regionale Personalstelle für:

✓ *Wirkung von Infrastruktur- und organisatorischen Maßnahmen*
✓ *Nachfrageabschätzung veränderter ÖPNV-Angebote*
✓ *Darstellung von Verlagerungswirkungen und $CO_2$-Minderungspotentialen*
✓ *Erreichbarkeitsanalysen*
✓ *Grundlage für Verkehrsuntersuchungen, Lärmaktions- oder Nahverkehrspläne*
✓ *Kartenbasierte Ergebnisdarstellungen*

## Beschreibung

Für die Konzeption und für eine valide und transparente Bewertung der im Masterplan Mobilität untersuchten Maßnahmen wurde das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt auf die KielRegion erweitert. Das Verkehrsnachfragemodell ist eine vereinfachte Abbildung des realen Verkehrsgeschehens. Es bildet die Verkehrsverflechtungen zwischen Teilräumen differenziert nach Wegezwecken und Verkehrsmitteln ab.

Das Verkehrsmodell ist anhand der vorliegenden Nachfragedaten und der Haushaltsbefragung für das **Analysejahr 2016** kalibriert. Zudem besteht mit dem **Prognosefall 2030** ein Vergleichsfall bei dem die Strukturdaten z.B. aus den aktuellen Daten der Bevölkerungsprognosen oder der Flächennutzungsplanung fortgeschrieben berücksichtigt sind. Die Verkehrsmodellierung bildet, mit komplexen Verkehrsberechnungen, das räumliche und verkehrliche Verhalten auf gesamtstädtischer und regionaler Ebene ab und reagiert auf Veränderungen der Rahmenbedingungen in Planfällen und Szenarien, sodass z.B. Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl oder den Belastungen bestimmter Strecken quantifiziert und veranschaulicht werden können.

Das Modell enthält Grundlagendaten aus verschiedensten Quellen und ermöglicht somit umfassende und transparente Auswertungen unter Berücksichtigung aller in der Region verfügbaren Strukturdaten. Diese Strukturdaten (einschließlich der Nachfragedaten) müssen für eine valide Funktion des Modells stets aktuell gehalten werden. Hierzu sollten feste Abstimmungswege für eine Pflege zu bestimmten Fortschreibungszeitpunkten etabliert werden.

## Wirkungen und Effekte

- Datenspeicher für Strukturdaten der gesamten Region
- Unterstützung bei der Konzeption und Bewertung von Planfällen z.B. für regionale Planwerke oder Veranstaltungen
- Transparente Darstellung von Maßnahmenwirkungen
- Darstellung von Wechselwirkungen von Maßnahmenbündeln für die strategische Planung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Region Hannover (interne Stellen zur Strukturdatenpflege, inkl. Betreuung der Nachfragedaten), Stadt und Region Kassel (interne Stelle für das Verkehrsmodell + eigene Strukturdatenbank bei der Stadt Kassel), Stadt Fulda (externes Ingenieurbüro)

## Schnittstellen und Bezugspunkte

Ins. Maßnahmen der Themenfelder Radverkehr, Integr. Planung, Wirtschaftsverkehr, Starke Achsen, Zubringer + Vernetzung

**Kosten** ■ ■ □ □ □

Pro Jahr

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, Oberzentrum Neumünster, Ämter, Städte und Gemeinden

# A.3.6 Regionale Abstimmung bei Lärmaktionsplänen

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Etablierung der interkommunalen Zusammenarbeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Nutzung des regionalen Verkehrsmodells.

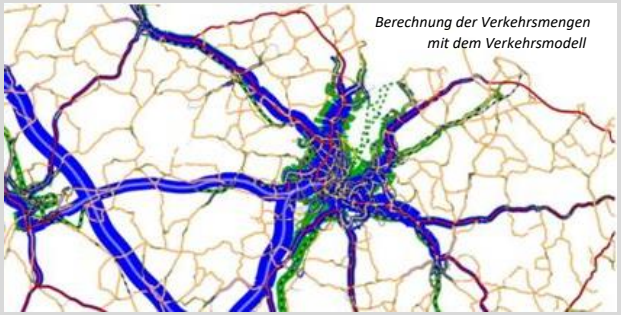
## Bausteine

- Darstellung der Möglichkeiten von interkommunalen Zusammenarbeit bei Lärmaktionsplänen durch die KielRegion:
  - ✓ *Bildung einer inhaltlich und zeitlich begrenzten interkommunalen Kooperation*
  - ✓ *Übertragung der Aufgabendurchführung nach §§ 19 a GKZ*
  - ✓ *Aufgabenübertragung nach §§ 18 f GKZ*
- Gründung interkommunaler Arbeitsgemeinschaften in Teilregionen mit verkehrlich starken Verflechtungen
- Erörterung regionaler Schwerpunktbereiche und Erarbeitung einer interkommunalen Strategie
- Verknüpfung mit anderen Konzepten
- Zeitgleiche Erstellung der Lärmaktionspläne
- Nutzung des Verkehrsmodells

## Beschreibung

Verkehrsbedingte Lärmemissionen mindern die Lebensqualität und erhöhen gesundheitliche Risiken. Die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Lärmaktionsplänen erfolgt durch die Gemeinden. Im Rahmen der Aktionsplanung wird die Lärmsituation bewertet und Maßnahmen zur Verbesserung in einer Öffentlichkeitsbeteiligung definiert.

Die interkommunale Kooperation bietet sich insbesondere in Teilregionen mit starken Verflechtungen für die Erstellung abgestimmter Lärmaktionspläne an. Gemeinsame Planungen ermöglichen eine erhöhte Wirksamkeit und Kostenreduzierung durch die Teilung der Kosten. Die Nutzung des regionalen Verkehrsmodells ermöglicht die Wirkungsabschätzung von Maßnahmen.



*Berechnung der Verkehrsmengen mit dem Verkehrsmodell*

Neben der interkommunalen Kooperation können einzelne Gemeinden die Aufgabendurchführung übertragen oder die Aufgaben zum Beispiel an einen Zweckverband oder einen Gemeindeverwaltungsverband abgeben.

## Wirkungen und Effekte

- Gesundheitsförderung durch erhöhte Wirksamkeit im Immissionsschutz
- Stärkung der interkommunalen Abstimmung und Planung
- Synergien durch Austausch von Knowhow und Bündelung vorhandener Erfahrungen
- Kostenreduzierung durch Teilung der Kosten

## $CO_2$-Einsparpotenzial

Keine direkte Wirkung, die Definition von Maßnahmen kann aber mit hohem $CO_2$-Einsparpotenzial verbunden sein

**Beispiele**

GEP Rendsburg | Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum – Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit [47] | Interkommunale Zusammenarbeit in der Region Bodensee-Oberschwaben [48]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells

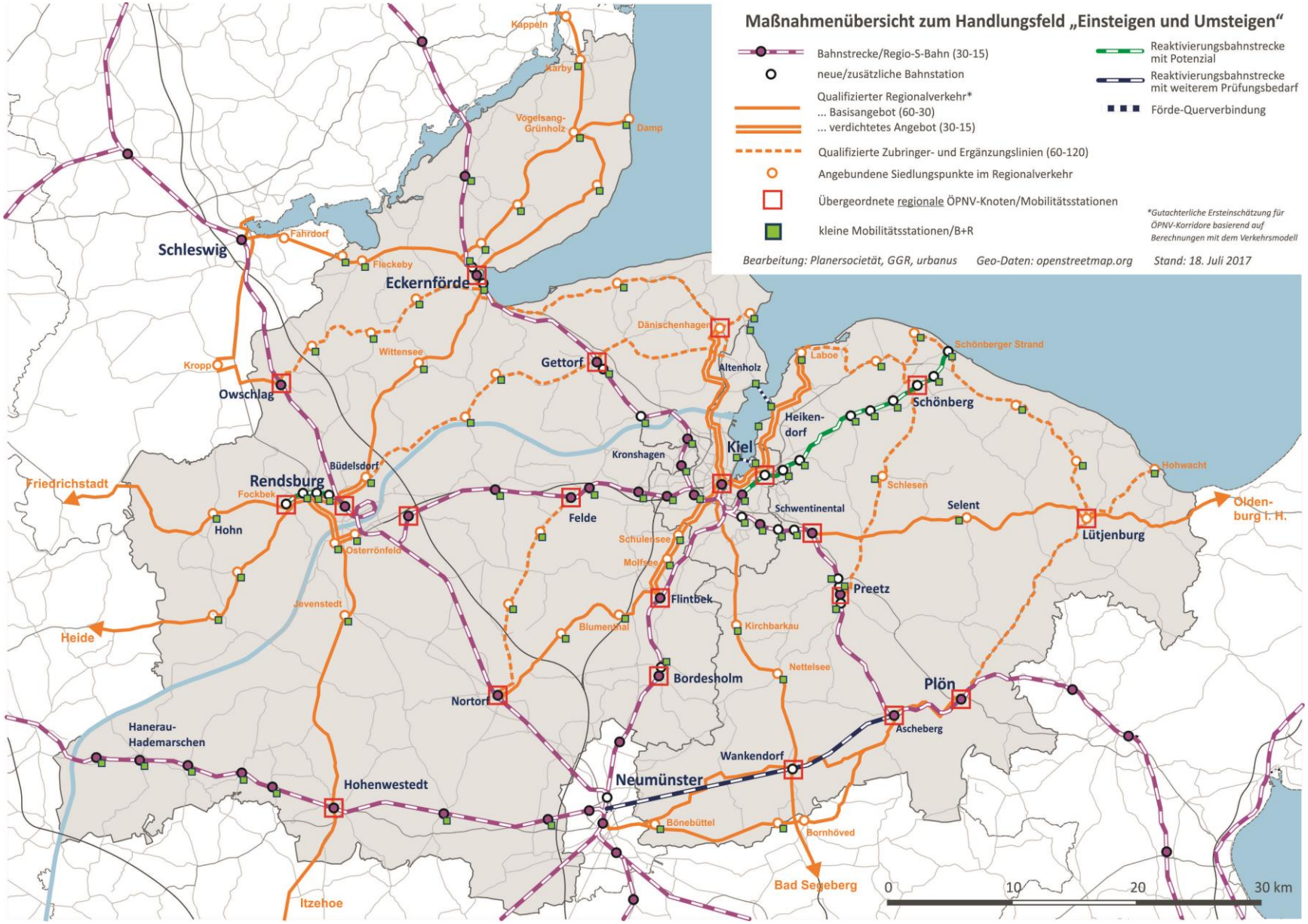
**Kosten**

Durch die Kooperation werden Kosten verringert

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Ämter, Städte und Gemeinden, Gebietskörperschaften, LBV, KielRegion

# *Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN*



# B.1.1 Entwicklung von Qualitätsstandards für starke Achsen

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Entwicklung von Standards für ein qualifiziertes ÖPNV-Angebot im Sinne einer Produktqualifizierung als Vorstufe zu einer landesweit einheitlichen Regelung.

## Bausteine

- Raster für Angebotskomponenten entwickeln, die standardisiert werden sollen
- Auswertung bereits vorhandener Standards bzw. entsprechender Festlegungen unter Einbindung bestehender Schnellbuslinien
- Entwicklung einer transparenten Produktdifferenzierung und wichtiger Produktmerkmale und Festlegung der Standards ggf. auch in Abstufungen
- Verfahrensentwicklung für die Umsetzung und Bewerbung der Qualitätsstandards
- Rückkoppeln der landesweiten Übertragbarkeit („Verbundstandard“)

## Beschreibung

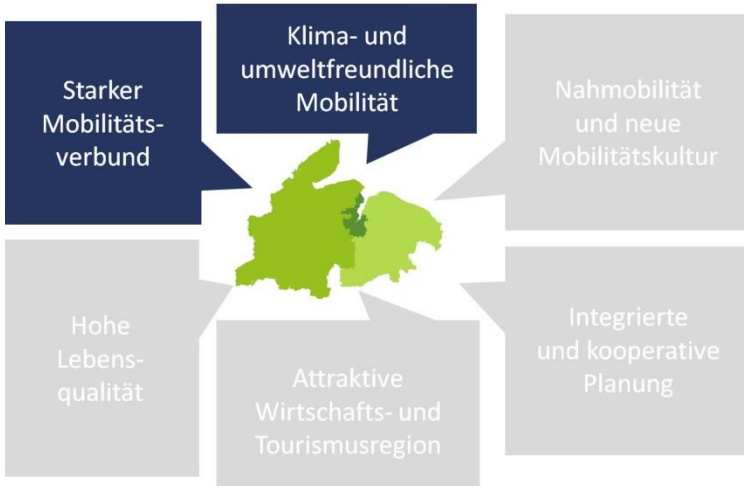
Die Übertragung des aus dem SPNV-Netz bekannten vergleichsweise hohen Angebotsstandards auf den Regionalbusverkehr ist ein zentraler Baustein, um Neukundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen. Mit dem Konzept der „starken Linien / Achsen“, wie es bereits im Landesweiten Nahverkehrsplan LNVP und in einigen Regionalen Nahverkehrsplänen vorkonzeptioniert ist, sollen nachfragestarke Verbindungen außerhalb der SPNV-Korridore abgedeckt und zentrale Orte ohne SPNV-Anschluss hochwertig angebunden werden sowie außerdem die Vernetzung der SPNV-Linien verbessert werden.

Von besonderer Relevanz für die KielRegion sind neben den auf die Landeshauptstadt ausgerichteten Verkehrsachsen auch die Anbindung bedeutender Tourismusziele und das Herstellen von Querverbindungen (Tangentialen) zwischen den Bahnstrecken sowie attraktive Angebote in den verkehrlichen Randzeiten.

Grundlage und Vorbild sind die in Schleswig-Holstein bereits etablierten Schnellbuslinien, die aber derzeit noch kein systematisches Netz ergeben, aber z.B. auf der Strecke Flensburg-Niebüll beachtliche Verbesserungen in Angebotsqualität und Nachfrage erbracht haben

Busmodell Schnellbus Flensburg - Kappeln (Autokraft GmbH)

Quelle: Andreas Vetj
Produktdesign Schnellbus zum Stuttgarter Flughafen




## Wirkungen und Effekte

- Verkürzung von Reisezeiten
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Vermarktung und Imagegewinn

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Produktentwicklung Schnellbus Niebüll-Flensburg 2001 | PlusBus Hoher Fläming [49] | Relex, Stuttgart [50] | Umsetzung Schnellbus Itzehoe – Brunsbüttel [51]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

Regionale ÖPNV-Strategie, B.1.4 Einführung von vertakteten „RegioBussen“

**Kosten**

Konzepterstellung

**Fördermöglichkeiten** Regionalbudget der KielRegion, ggf. Landesmittel für die landesweite Entwicklungsperspektive

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, NAH.SH, Verkehrsunternehmen

# B.1.2 Stärkung der ÖV-Korridore in Kiel

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Um den städtischen ÖV in der Landeshauptstadt Kiel attraktiver, effizienter und aufnahmefähiger für Fahrgaststeigerungen zu machen, bedarf es eines Systemwechsels.

## Bausteine

- Die Untersuchungen für die Landeshauptstadt Kiel laufen bereits unter der Projektleitung des Tiefbauamtes
- Bewertung des Status Quo hinsichtlich der Kapazitäten und Angebotsqualität
- Auswahl der in Frage kommenden Verkehrsträger zur Herstellung des Systemwechsels
- Ermittlung der bündelungsfähigen Nachfrage nach Korridoren und Auswahl geeigneter Systeme
- Konzeptionierung eines in Angebotsqualität und Kapazität passenden Netzentwurfs unter Einbeziehung des neuen hochwertigen Systems und Sicherstellung hochwertiger Verknüpfungen
- Ableitung mehrerer Umsetzungsstufen nach Fahrgastpotential und zeitlicher, baulicher und finanzieller Machbarkeit

## Beschreibung

Die Nutzung des städtischen ÖV in der Landeshauptstadt Kiel bewegt sich im Vergleich zu ähnlichen Städten und Regionen im unteren Bereich. Trotzdem kommt es aufgrund der Netzstruktur und Nachfrageschwerpunkte bereits heute trotz dichten Angebots zu Kapazitätsengpässen. Zur Erreichung der Ziele des Masterplans muss der ÖV deutlich mehr Fahrgäste befördern, was jedoch durch eine reine Verdichtung des bestehenden Netzes nicht erreicht werden kann und auch aufgrund des hohen Fahrzeug- und Personaleinsatz zu Ineffizienzen führen würde. Wie in vielen Städten der gleichen Größenklasse üblich, benötigt auch die Landeshauptstadt Kiel ein zusätzliches hochwertiges System im ÖV, welches den klassischen Busverkehr ergänzt.

Dieses System zeichnet sich durch Bündelung von Nachfrageströmen auf dicht befahrenen Achsen und somit eine hohe Massenleistungsfähigkeit aus. Spezifische Eignung weisen hier sowohl hochwertige Bussysteme, als auch schienengebundene Systeme (Tram) auf. Durch Reisezeitverkürzungen, direkte umwegfreie Laufwege und optimierte Anschlüsse wird eine hohe Angebotsorientierung und Attraktivität geschaffen, die Neufahrgäste zur Nutzung des ÖV animiert. Die herausgebildeten starken Achsen führen zu hoher Netztransparenz und Verständlichkeit. Durch ein stufenweise umsetzbares Konzept, werden sukzessive die wichtigsten Korridore umgestellt. Anschlussgestaltung und Adaptionsfähigkeit beziehen nicht nur städtische, sondern auch die ein- und ausbrechenden regionalen Verkehrsströme ein.

## Wirkungen und Effekte

- Verkürzung von Reisezeiten
- Effizienz durch Bündelung
- Imagegewinn
- Abbau von Nutzungshemmnissen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Revitalisierung und Erweiterung der Straßenbahn in Ulm I Bus Rapid Transit in Göteborg

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.1.3 Ausweitung und Aufwertung des regionalen SPNV

## Kosten

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten** Bundes- und Landesförderung

**Akteure** Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Verkehrsunternehmen

# B.1.3 Ausweitung und Aufwertung des regionalen SPNV

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Durch die Aufwertung des bestehenden RegionalBahn-Systems entsteht durch neue Haltepunkte und verdichtete Fahrpläne das Rückgrat eines starken Nahverkehrs in der KielRegion.

## Bausteine

- Die Untersuchungen sind Teil der Prüfung des „ÖV-Systemwechsels in Kiel“ (vgl. B.1.1)
- Korridorweise Umsetzung des RegionalBahn-Konzepts mit Errichtung von Haltepunkten und an die Betriebskonzepte angepasster Infrastruktur
- Herstellung einer attraktiven Verknüpfung zum städtischen ÖPNV in Kiel und zu den starken Achsen in der KielRegion
- Ausrichtung der Zubringerkonzepte in der Region auf das RegionalBahn-System
- Akzentuierung der regionalen Anschlussknoten zu attraktiven Mobilitätsdrehscheiben
- Gezielte Vermarktung und Einsatz besonders geeigneter, auf die Bedürfnisse der Region, zugeschnittener Fahrzeuge

## Beschreibung

Durch Streckenausbauten und Taktverdichtungen ist in der KielRegion im vergangenen Jahrzehnt ein attraktives RegionalBahn-System entstanden. Trotz hinzugekommener Haltepunkte sind an einigen Stellen eine verbesserte Feinerschließung und bessere Verknüpfung zum übrigen ÖPNV anzustreben. Durch die Trennung der Vorortverkehre von den schnellen überregionalen Zügen, deren Fokus weiter auf attraktiven Reisezeiten liegen soll, entsteht auf den Achsen um Kiel ein erweitertes RegionalBahn-System mit neuen Haltepunkten im attraktiven Taktverkehr. Dieses System bildet zusammen mit den starken Busachsen das Rückgrat des ÖPNV in der KielRegion auf das die Zubringerlinien und die Anschlussknoten ausgerichtet werden.

Hierzu wurden verschiedene neue Haltepunkte und Fahrplankonzepte hinsichtlich ihrer Nachfragewirkungen untersucht. Empfohlen wird die Umsetzung eines Zielnetzes von 5 Linienästen und insgesamt rund 35 bis 40 Haltepunkten. Durch die Gewinnung von Neufahrgästen entsteht eine erhebliche Entlastung im Straßennetz, die in einigen hoch belasteten Bereichen dafür sorgt, dass auf Ausbauten verzichtet werden kann und trotzdem ein flüssigerer Verkehrsfluss erzielt wird. Es zeigt sich, dass einige neue Haltepunkte nur sinnvoll sind, wenn durch Zubringerverkehre auch Potentiale aus den Achsenzwischenräumen an das hochwertige Bahn-System herangeführt werden, sodass auch die parallele Umsetzung der vorgeschlagenen Konzepte im Busverkehr (B.1.4 und B.2.1) schrittweise erfolgen muss.

## Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Erhöhung des Einzugsbereiches des hochwertigen ÖPNV
- Effizienz durch Bündelung
- Effizienz durch Verkehrsverlagerung
- Imagegewinn und Standortfaktor

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.1.2 Stärkung der ÖV-Korridore in Kiel

**Beispiele** Regio S-Bahn Bremen/Niedersachsen [52] I S-Bahn Hannover [53] I Regio-S-Bahn Freiburg

**Kosten**

Gesamtkosten

**Fördermöglichkeiten** Regionalisierungsmittel (Land) I Bundes & EU-Fördermittel (je nach Maßnahme)

**Akteure** NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Landeshauptstadt Kiel, Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde

# B.1.4 Einführung von vertakteten "RegioBussen"

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Erweiterung qualifizierter ÖPNV-Angebote durch die Einführung von vertakteten „RegioBussen“ in der KielRegion einschließlich angebotsflankierender Maßnahmen.

## Bausteine

- Erstellen eines Angebotskonzeptes auf Grundlage der ÖPNV-Strategie und der vereinbarten Qualitätsstandards einschließlich der Verknüpfung mit dem SPNV
- Vereinbaren einer Vorgehensweise für die Betriebsdurchführung
- Entwicklung flankierender Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz (als Schnittstelle zu anderen Maßnahmen im Masterplan Mobilität wie Zubringerverkehre, B&R, Mobilitätsstationen, Fahrradmitnahme etc.)
- Entwicklung einer Marketingkonzeption im Sinne eines Produkt-Marketings

## Beschreibung

Aufbauend auf der regionalen ÖPNV-Strategie und dem Konzept der starken Achsen (B.1.1) wird das neue ÖPNV-Produkt eines qualifizierten Regionalverkehrs weiterentwickelt bzw. eingeführt.

Unter anderem für die Verbindung Nortorf – Kiel haben die durchgeführten Potenzialanalysen ein deutliches Steigerungspotenzial in der ÖPNV-Nachfrage ergeben. Diese wichtige, nicht durch eine Bahnlinie bediente Verkehrsachse wird durch eine Neuordnung des ÖPNV-Angebotes mit einem durchgehend vertakteten Fahrplan aufgewertet.

Auch die weiteren Verbindungen insb. des Basisangebotes werden durch ein Komplettpaket aus Infrastruktur, Angebotsqualität, Vernetzung und Marketing deutlich attraktiver für die ÖPNV-Nutzung.

Damit soll nicht nur ein hochwertiges ÖPNV-Angebot installiert, sondern auch das Zusammenwirken verschiedener Komponenten zur Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz sowie die Etablierungsmöglichkeiten der neuen Produktlinie in einer Verkehrsregion zur Verbesserung des ÖPNV-Image realisiert werden.

## Wirkungen und Effekte

- Erreichbarkeit
- Verbesserung der Fahroptionen nach Hamburg über den Knoten Nortorf
- Basisangebot mit Korridorwirkung bei Ergänzung von Zubringerverkehren
- Vermarktung und Imagegewinn

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

**Beispiele:** Schnellbus-Linien in Schleswig-Holstein | RMV-Schnellbusnetz [54] | Schnellbusse Münsterland (RVM) [55]

**Pilot** Konzepterstellung im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu Überlandbussen bzw. einem Bus-Grundnetz, Verbindung Nortorf – Kiel einschließlich angebotsflankierender Maßnahmen

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.1.1 Entwicklung von Qualitätsstandards für starke Achsen
B.1.6 ÖPNV-Beschleunigungsprogramme, D.1.8 Probeangebote für den Mobilitätsverbund

**Kosten** ■ ■ ■ ■ □

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger, NAH.SH, Verkehrsunternehmen, betroffene Kommunen

# B.1.5 Aufwertung der Stadtbussysteme in den Mittelzentren

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

**Zusammenfassung:**

Um ÖPNV-Angebote und Stadtverkehre in Mittel- und ggf. Unterzentren zu stärken bedarf es der Weiterentwicklung eines integrierten Angebotes, systematischer Beschleunigungsprogramme und ergänzende Marketingstrategien.

**Bausteine**

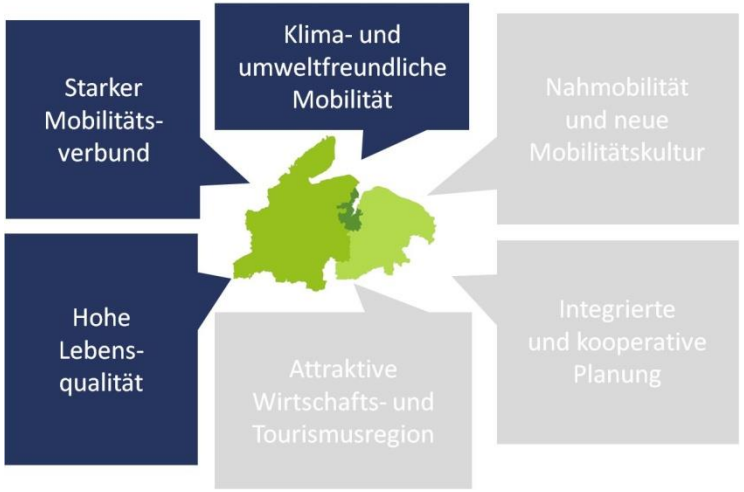
- Durchführen einer eingehenden Analyse der Einsatzgebiete
- Weiterentwicklung des Liniennetzes und Verkehrsangebotes in Vernetzung zu anderen ÖPNV-Systemkomponenten
- Umsetzung von umfassenden Marketingmaßnahmen
- Festlegen der Aktivitätenbausteine für die ÖPNV-Beschleunigung (siehe B.1.6)
- Einrichtung eines effektiven Qualitätsmanagement-Verfahrens
- Implementierung von flankierenden Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV ( A 3.5, ggf. B.1.5)
- Einsatz neuer Technologien (Echtzeitinfo, DFI)

**Beschreibung**

Zu den qualitätsmerkmalen eines modernen Stadtbus-Systems zählen u.a. ein transparentes Kernnetz mit dichter Taktfolge, effektive Beschleunigungsmaßnahmen, eine konsequente Marktorientierung auf Kundenservice und Benutzerfreundlichkeit und die Integration des Stadtverkehrs mit anderen ÖPNV-Komponenten und Verkehrsträgern.

In den Mittelzentren der KielRegion, Rendsburg und Eckernförde, bestehen bereits Stadtverkehre, die Nutzung ist aber eher gering. Ebenfalls verfügen die Stadt Plön sowie die Stadt Preetz über Stadtbussysteme. Aufgrund der tendenziell geringen Wegelängen wird ein größerer Anteil der Wege zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt, dennoch überwiegt der Pkw-Verkehr immer noch deutlich. Um die gesetzten Ziele der Verkehrsverlagerung zu erreichen, bedarf es daher einer qualitativen Weiterentwicklung der Stadtverkehre.

Mit einer Anpassung des Liniennetzes und Beschleunigung des Fahrtablaufes kann nicht nur die Reisezeit verkürzt werden, sondern auch die Zuverlässigkeit der ÖPNV-Bedienung erhöht werden. Durch einen ganzheitlichen Ansatz in Verbindung von Infrastruktur-, Angebots-, Marketing- und flankierenden Maßnahmen kann die Attraktivität der Stadtverkehre erhöht und neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden.




**Wirkungen und Effekte**

- Verkürzung von Reisezeiten
- Vermarktung und Imagegewinn
- Effizienz durch Verkehrsverlagerung

**$CO_2$-Einsparpotenzial**

**Beispiele**

**Pilot** Erstellung einer Untersuchung für den Stadtverkehr Eckernförde

**Schnittstellen und Bezugspunkte**

A.3.4 Integrierten Parkraummanagements
B.1.6 ÖPNV-Beschleunigung

**Kosten**

Pro Jahr und Stadt

**Fördermöglichkeiten** Landesförderung, NAH.SH (Fahrzeugtechnik)

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger, Städte, NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Betreiber Verkehrstechnik

# B.1.6 Erstellung von ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ □ □

**Zeitrahmen** □ ■ ■

**Zusammenfassung:**

Systematische Ausweitung der Beschleunigung des Linienbusverkehrs mit einer einheitl. Anlagen- und Steuerungstechnik für Stadt- und Regionalverkehr.

**Bausteine**

- Festlegen der Handlungs- / Aktivitätenbausteine für die ÖPNV-Beschleunigung
- Auswertung räumlicher und technischer Gegebenheiten und Problemlagen
- Festlegung technischer Standards mit Kompatibilität zum Kieler Beschleunigungssystem
- Erstellen eines Rahmenplans für die ÖPNV-Beschleunigung
- Ausarbeiten eines Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes
- Kleinräumige Umsetzungsplanung / Objektplanung (LSA, Haltestellen etc.)

**Beschreibung**

Die Reisezeit ist eines der wichtigsten Kriterien für die Verkehrsmittelwahl, bei dem der straßengebundene ÖV gegenüber dem Pkw systembedingt im Nachteil ist. Mit einer Beschleunigung der Fahrtabläufe kann nicht nur die Reisezeit verkürzt, sondern auch die für die ÖPNV-Akzeptanz wichtige Zuverlässigkeit der ÖPNV-Bedienung einschließlich positiver Effekte für die Anschlussqualität verbessert werden.

Für die ÖPNV-Beschleunigung gibt es heute vielfach erprobte Instrumente, insbesondere die Ausweisung von eigenständigen Fahrwegen, die Beeinflussung und Vorrangschaltung an LSA und die Anlage von Haltestellenkaps. Hier gilt es in Abhängigkeit von den räumlichen Rahmenbedingungen den richtigen Maßnahmen-Mix zu entwickeln. Die Einführung von ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen muss zum bestehenden System der Landeshauptstadt Kiel kompatibel sein.

Voraussetzung für alle technisch ausgerichteten Maßnahmen ist vor allem die Festlegung einheitlicher Technikstandards, damit das System an allen Orten und von allen Fahrzeugen genutzt werden kann (vgl. C.2.1). Mit dem Aufbau der elektronischen Fahrplaninformationen und dem Ausbau des Fahrkarten-Vorverkaufs sind in der KielRegion hierzu bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen.

**Wirkungen und Effekte**

- Effizienz durch Verkehrssteuerung
- Lärmschutz und Luftreinhaltung
- Imagegewinn

**$CO_2$-Einsparpotenzial** ■ ■ □

**Beispiele** ÖPNV-Beschleunigung im Kreis Pinneberg | Projekt „Vorfahrt für Hamburg via Bus“ [56]

**Schnittstellen und Bezugspunkte**

B.1.2. ÖV-Korridore in Kiel, B.1.1 / B.1.4 Regiobusse, B.1.5 ÖPNV in Mittelzentren, C.2.2 Verkehrsmanagement

**Kosten** ■ ■ ■ □ □

Gesamtkosten

**Fördermöglichkeiten** Landesförderung, NAH.SH (Fahrzeugtechnik)

**Akteure** Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, NAH.SH, Betreiber der Verkehrstechnik/-steuerung

# B.1.7 Reaktivierung ausgewählter Bahnstrecken

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ □

**Zeitrahmen** □ ■ ■

**Zusammenfassung:**

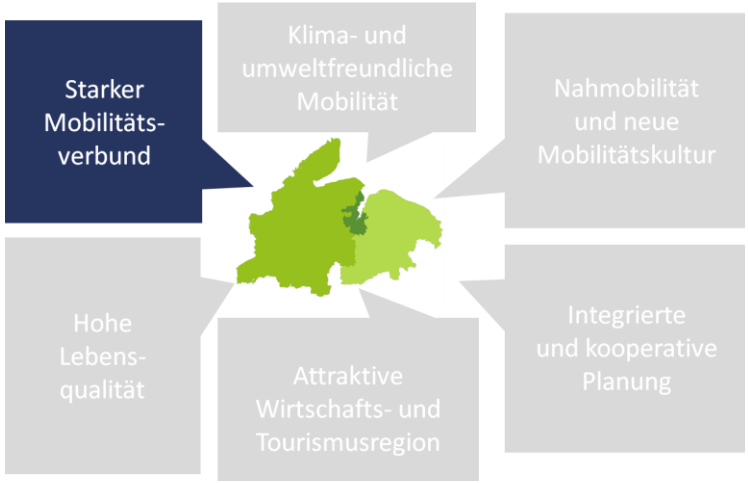
Reaktivierung der Bahnstrecke Fockbek – Rendsburg und vertiefende Untersuchchung der Strecke Neumünster-Ascheberg.

**Bausteine**

- Berücksichtigung einer möglichen Reaktivierung Rendsburg-Seemühlen bzw. Rendsburg-Fockbek bei der Umsetzung des erweiterten RegionalBahn-Konzepts
- Ermittlung der Kosten für die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Fockbek mit Errichtung von bis zu 4 neuen Haltepunkten
- Überplanung der regionalen und städtischen Busachsen im Bereich Rendsburg/Fockbek
- Herstellung attraktiver Verknüpfungen zwischen Bus- und Bahnangebot
- Tiefergehende Analyse der Investitionskosten und möglichen Fahrzeiten zwischen Neumünster und Ascheberg und Abwägung gegenüber einem erweiterten starken Regionalbus-Angebot

**Beschreibung**

Im Rahmen der Konzeption eines integrierten regionalen ÖPNV-Systems wurden auch die reaktivierbaren Bahnstrecken in der Kiel-Region einer Potentialprüfung unterzogen, da diese gegenüber reinen Neubaustrecken häufig leichter umsetzbar sind und geringere Investitionskosten verursachen. Zahlreiche Strecken konnten hierbei aufgrund ihrer peripheren Lage in den Modellrechnungen kein relevantes Fahrgastpotential generieren. Weitere Ausschlussgründe stellten weitgehende Überbauungen von Strecken(teilen), die eine Reaktivierbarkeit erschweren oder betrieblich schwer einbindbare Inselbetriebe, die zu einer mangelnden Effizienz führen, dar. Im Ergebnis bietet vor allem die kurze Stichstrecke Rendsburg-Fockbek aufgrund des dicht besiedelten Korridors, der optimalen Einbindungsfähigkeit in ein regionales System und die vorhandenen Infrastrukturen ein hohes Potential. Bei der Strecke Neumünster-Ascheberg ist zwar grundsätzlich ein Fahrgastpotential vorhanden, welches jedoch passende Anschlüsse sowohl in Neumünster als auch in Ascheberg voraussetzt. Auch aufgrund des Zustands der Infrastruktur und vereinzelter Überbauungen sollten hier zunächst tiefergehend die Kosten und möglichen Fahrzeitszenarien untersucht und hiernach erneut modelltechnisch bewertet werden.




**Wirkungen und Effekte**

- Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Erhöhung des Einzugsbereiches des hochwertigen ÖPNV
- Hohe Angebotsattraktivität
- Bündelung von Fahrgastmengen
- Wirtschaftlich effizienter Bahnbetrieb durch schlanke Infrastruktur
- Verkehrsverlagerung
- Imagegewinn und Standortfaktor

**$CO_2$-Einsparpotenzial** ■ □ □

**Beispiele** Reaktivierung Neumünster-Bad Segeberg I Reaktivierung Senden-Weißenhorn

**Schnittstellen und Bezugspunkte**

B.1.1 Starke Achsen

**Kosten** ■ ■ ■ ■ ■

Gesamtkosten

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** NAH.SH, DB Netze, DB Regio, Gebietskörperschaften

# B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

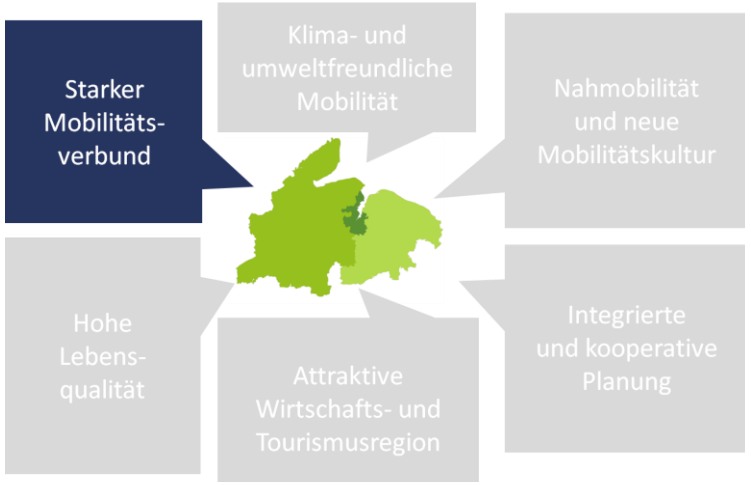
Entwicklung von Mobilitätskonzepten für die Räume mit geringer Siedlungsdichte und abgestufter Verkehrsnachfrage insbesondere in den Kreisen.

## Bausteine

- Identifizierung von Planungsräumen
- Auswertung vorhandener Mobilitätsangebote in der KielRegion und in SH einschl. Übertragbarkeit
- Auswerten von Leitfäden HVV und NAH.SH
- Prüfung vorhandener lokaler Ressourcen einschließlich privater Mobilitätsdienstleister
- Auswahl geeigneter Instrumente und Formen von Mobilitätsangeboten unter Berücksichtigung bestehender Ressourcen
- Ausarbeiten von Bedienungskonzepten (Fahrtrelationen, Fahrplan mit Anschlüssen, etc.)
- Verifizierung von Beteiligungsmöglichkeiten der Kommunen und der Wirtschaft
- Erprobung/ Etablierung neuer Mobilitätsangebote

## Beschreibung

Während die Hauptverkehrskorridore und die -nachfrageströme künftig mit qualifizierten Bahn- und Buslinien bedient werden, sind für Zwischenräume ergänzende Mobilitätsangebote zu konzipieren. Neben dem Schülerverkehr gilt es weitere Ansätze zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse im vorwiegend ländlich geprägten Raum, insbesondere zur Erreichbarkeit der zentralen Orte und Starken Achsen zu etablieren. Die Erschließung kann auch ergänzend zum ÖPNV durch bürgerschaftliches Engagement, private Mitnahme und weiterer Mobilitätsformen geleistet werden.
Als inzwischen bewährte Instrumente stehen Bürgerbusse, Rufbusse/-taxis und eigenorganisierte Initiativen wie Bürgermobile, Mitfahrbörsen und Mitfahrbänke zur Verfügung. Ergänzend kann auch der Radverkehr insbesondere in Form von E-Bikes / Pedelecs, als Zubringer zum übergeordneten Linienbusnetz weiterentwickelt und gefördert werden.
Die Angebotsauswahl hängt immer von den örtlichen Bedingungen ab und ist auf dieser Ebene zu prüfen. Ein wichtiger Fokus liegt auf der Einbindung vorhandener Ressourcen. Dazu gehören auch externe Fuhrparks wie Gemeindebusse oder Busse für die Behindertenbeförderung.




## Wirkungen und Effekte

- gesellschaftliche Teilhabe: Erreichbarkeit von Zentren und starken ÖPNV-Achsen
- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Flexibilisierung durch nachfrageorientierte Angeboten
- Stärkung des gemeindlichen Engagements
- Demografischer Wandel: Daseinsvorsorge

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Hüttis Marktbus [57]| Elektro-Bürgermobil Amt Lütjenburg | Bürgerbus Ladelund [58] | Rufbussystem im Altmarkkreis Salzwedel [59] I Anrufbussystem im Landkreis Rottweil [60]

## Pilot

Alternative Bedienungsformen in Lütjenburg und Umland, Interesse u.a. in den Ämtern Achterwehr, Hüttener Berge, Schrevenborn, Preetz-Land, Nortorfer Land, Probstei, Selent/Schlesen, Eiderkanal

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.2 Mobilitätsstationen, B.2.3 Schülerverkehr, B.2.4 Autonome Kleinbusse, Themenfeld C.1 und insb.: C.1.1 Mobilitätsinitiativen

## Kosten

Pro Jahr und Einzelprojekt

## Fördermöglichkeiten

ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, ggf. Regionalbudget der KielRegion

## Akteure

ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, NAH.SH, Verkehrsunternehmen, andere Mobilitätsdienstleister, Kommunen, AktivRegionen, Mobilitätsinitiativen

# B.2.2 Etablierung von Mobilitätsstationen

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Mit einer neuen Qualität von Verknüpfungspunkten wird die Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert sowie die Multi- und Intermodalität gefördert.

## Bausteine

- Festlegung potenzieller Standorte auf Grundlage der regionalen ÖPNV-Strategie
- Auswertung vorhandener Erfahrungen und Praxis-Beispiele
- Festlegung von Ausbaustufen / Modulen mit zugeordneten Gestaltungs- und Ausstattungs-standards bzw. –vorgaben in einem Leitfaden
- Zentrale Bereitstellung von regional einheitlichen Gestaltungsgrundlagen und Standardtypen (z.B. Infostelen)
- Durchführung eines interkommunalen Beteiligungsverfahrens für die umzusetzenden Standorte (siehe auch B.2.5)
- Entwurfs- und Umsetzungsplanung für ausgewählte Standorte (siehe auch B.2.5)

## Beschreibung

Die Weiterentwicklung des ÖPNV und die Förderung der Multimodalität werden mit der Einrichtung von Mobilitäts-stationen maßgeblich unterstützt. Mobilitätsstationen dienen als Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Mobilitäts-verbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrs-mittel in direkter räumlicher Zuordnung.

Die Angebote umfassen einerseits die unterschiedlichen Verkehrsträger (ÖV, MIV, Rad), andererseits aber auch neue Mobilitätsangebote (z.B. Mitfahrbänke, Bikesharing, Carsharing etc.), bei denen sich insbesondere auch die Erprobung alternativer Antriebe lohnen kann.

Neben den Mobilitätsangeboten selbst sind die Gestaltung und Aufenthaltsfunktion, Information, Service und weitergehende Angebote (z. B. Kiosk) weitere wichtige Elemente der Mobilitätsstationen. So kann im Rahmen der Gemeinde-entwicklung eine Integration von Mobilität und Nahversorgung und Begegnung/Freizeit neue städtebauliche Impulse setzen.

Aufgrund der verkehrs- und städtebaulichen Bedeutung sind in Koordination mit den landesweiten Aktivitäten standardisierte Ansätze zu Vor-Ort-integrierten Lösungen weiterzuentwickeln und in ein Beteiligungsverfahren einzubinden.

Mobilitätsstation Osnabrück

„Einfach mobil" Mobilitätsstation Offenburg

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Imagegewinn
- Effizienz durch Bündelung
- Aufenthaltsqualität, lebendige Orte
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- Effizienz in der Vermarktung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume

**Beispiele** Konzept Mobilitätsstationen für Kiel [61]| SWitchh Hamburg [62] | mobil.punkte Bremen [63] | einfach mobil Offenburg [64] | Radstationskonzept Rendsburg | Bus & Rad Konzept, Mobil op`n Dörp [65]

**Pilote** Gemeinde Hamdorf, Landeshauptstadt Kiel, Stadt Preetz

**Kosten**

Pro Station

**Fördermöglichkeiten** Regionalbudget der KielRegion Ggf. NAH.SH

**Akteure** Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion, NAH.SH, Aktiv-Regionen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, ÖPNV-Aufgabenträger, Gebietskörperschaften

# B.2.3 Entwicklung bedarfsgesteuerter Angebote im Schülerverkehr

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen wird eine Flexibilisierung des Schülerverkehrs zur Minimierung der Kosten, zur Aufrechterhaltung einer attraktiven Bedienung und Klimafreundlichkeit erprobt.

## Bausteine

- Prüfen der Rahmenbedingungen im Schülerverkehr
- Entwicklung der technischen Applikationen (Chipkartensystem)
- Erstellen eines Angebots- und Betriebskonzeptes unter Berücksichtigung verschiedener Fahrzeuggrößen
- Prüfung der Voraussetzungen und Mitwirkungsmöglichkeiten auf Seiten der betroffenen Schulen
- Auswahl eines Pilotgebietes mit Installation eines Probetriebes mit Evaluation einschließlich Prüfung der Übertragbarkeit

## Beschreibung

In Zeiten des demografischen Wandels haben insbesondere die ländlichen Räume das Problem, die ÖPNV-Beförderung an sinkende Schülerzahlen anzupassen. Zudem hat sich vor allem die Mittagsspitze durch den Ganztagesunterricht abgebaut bzw. streut sich mehr in den Nachmittagsbereich. Mit einer bedarfsorientierten Schülerbeförderung können Kapazitäten effizienter eingesetzt sowie Betriebskilometer und $CO_2$ eingespart und teilweise auch das „Eltern-Taxi“ ersetzt werden.

Die Stadt Olfen hat ein neues bedarfsorientiertes Mobilitätskonzept für die Fahrten mit dem Schulbus für rund 200 Schüler*innen entwickelt. Dabei wird die Strecke jeweils anhand der zugestiegenen Schüler*innen in Echtzeit durch eine App berechnet und optimiert. Ermöglicht wird das durch die elektronische „Olfen-Karte“, auf der georeferenzierte Informationen zur jeweilig benötigten Zielhaltestelle gespeichert sind. Beim Einsteigen werden diese Karten gescannt und eine Software errechnet dann die effektivste Route, um alle Fahrgäste zur gewünschten Haltestelle zu transportieren.

Bürgerbus Olfen, Bild: Planersocietät

Olfen-Chipkarte

## Wirkungen und Effekte

- Demographischer Wandel
- Zielgruppenorientierte Angebote
- Effizienz durch Routenoptimierung
- Verkürzung von Reisezeiten

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele:** Stadt Olfen | Herzogtum Lauenburg

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume

**Kosten**

Langfristig Betriebseinsparungen

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Plön, Verkehrsunternehmen, Ämter, Städte und Gemeinden, Schulverbände und Schulen

# B.2.4 Erprobung autonomer Kleinbusse

*EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung:

Der Einsatz autonomer Kleinbusse wird auf Teststrecken erprobt und auf Übertragbarkeit geprüft. Mögliche Piloten sind Luisenlund und die Tourismusdestination Eckernförder Bucht / Dahme.

## Bausteine

- Kooperation / Vernetzung mit Innovationsnetzwerk „Autonomes Fahren im ländlichen Raum“
- Auswertung bereits vorliegender Pilotprojekte (Praxis-Beispiele)
- Prüfung von Einsatzbedingungen und technischen Voraussetzungen in der Region
- Prüfung potenzieller Einsatzräume bzw. möglicher Pilotanwendungen (Linienführung etc.)
- Durchführen einer Machbarkeitsstudie für jede Pilotstrecke mit Beteiligung zentraler Akteure
- Bewerbung um Forschungsprojekt
- Umsetzung und Evaluation eines Probebetriebes einschließlich Prüfung der Übertragbarkeit

## Beschreibung

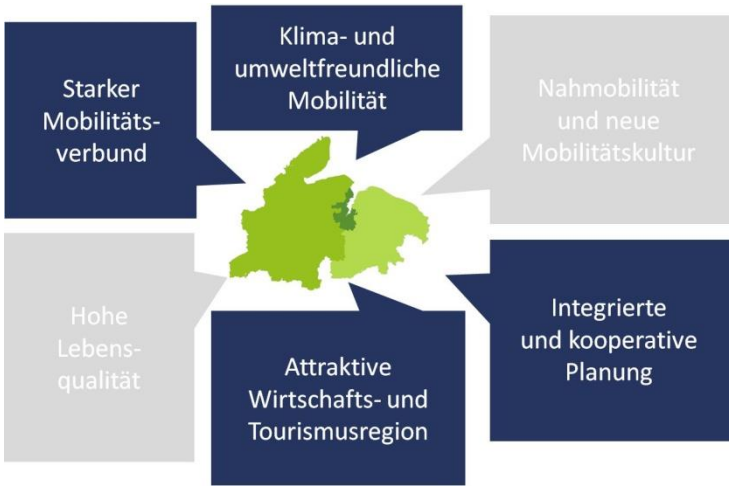
Durch die zunehmende Automatisierung von Kraftfahrzeugen wird vor allem die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht, da der Fahrer im Verkehrsbetrieb entlastet und perspektivisch evtl. auch ersetzt wird. In einem vollautomatisierten System sind auch Kapazitätssteigerungen im Verkehrssystem zu erwarten und es ergeben sich Möglichkeiten, Fahrzeuge von Mobilitätsdienstleistern bereitzustellen.

Speziell für den öffentlichen Verkehr sind automatisierte (Klein-)Busse vor allem im ländlichen Raum eine große Chance, den hochdefizitären ÖV dort durch verringerte Betriebskosten (Personaleinsparung) effizienter zu machen, gleichzeitig aber seine Attraktivität bzw. den Nutzungsanreiz zu erhöhen.

In welche Richtungen sich diese Technologie und das zugehörige Mobilitätsverhalten ändern, ist aber bisher nur vage einschätzbar. Mit Piloten im In- und Ausland als Kooperationsprojekte zwischen Kommunen, Fahrzeugherstellern, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft und Wissenschaft, werden derzeit Machbarkeiten geprüft und Erfahrungen gesammelt. Prädestiniert für den Einsatz sind derzeit Unternehmen / Einrichtungen mit eigenem Gelände sowie Tourismusorte.

SmartShuttle Sitten, Bild: Postauto AG

Kleinbus „Olli“, Bild: Deutsche Bahn




## Wirkungen und Effekte

- Innovation
- Effizienz
- Imagegewinn
- Verkehrssicherheit
- Lärmschutz und Luftreinheit (z.B. beim Einsatz von E-Fahrzeugen)

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume

**Beispiele** Innovationsnetzwerk „Autonomes Fahren im ländlichen Raum“ | „Olli“ in Karlsruhe und Berlin [67] | Postauto SmartShuttle in Sitten [68]| Stadtverkehr Eutin (in Vorbereitung)

**Pilote** Luisenlund (private Einrichtung) | Ostseebad Damp | Urlaubsdestination Hohwachter Bucht

**Kosten**

Aufgrund fehlender Erfahrungen unsicher

**Fördermöglichkeiten** Ggf. Landes- und Bundesmittel, EU-Mittel, Wirtschaft

**Akteure** ÖPNV Aufgabenträger, Ämter, Städte und Gemeinden, private Einrichtungen, AktivRegionen, Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Wissenschaft

# B.2.5 Fahrradmitnahme auf ausgewählten ÖPNV-Relationen

*ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung*

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Weiterentwicklung der Partnerschaft ÖPNV – Radverkehr durch Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bahnen, Bussen und auf Schiffen.

## Bausteine

- Prüfung der Rahmenbedingungen und Handlungsspielräume mit Einbindung von Praxisbeispielen
  - rechtlich
  - fahrzeugseitig / technisch
  - betrieblich
  - tariflich
- Definition von Anforderungen, Voraussetzungen und Standards für die Fahrradmitnahme
- Erstellen eines Marketingkonzeptes
- Konzeptionelle Konkretisierung und Durchführung eines Pilotprojekts auf der Verbindung Felde - Nortorf (ggf. als saisonales Angebot)
- Erprobung mit Monitoring

## Beschreibung

Die Kombination von ÖPNV und Radverkehr bildet einen wichtigen Baustein multimodaler Mobilität und kann eine herausragende Alternative zur Pkw-Nutzung darstellen. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen des ÖPNV im Spannungsfeld von Kapazität und Betrieb (Zeitbedarf Ein-Ausladen) abzuwägen. Während sich für tägliche Wege auch eine B+R-Nutzung oder ein Faltrad eignen und die Fahrradmitnahme im großstädtischen Busverkehr in der LH Kiel sowie auf regionalen Hauptachsen u.a. aufgrund der Kapazitäten stark eingeschränkt ist, spielt die Fahrradmitnahme für einzelne Verbindungen und speziell Freizeit- und Tourismusverkehre eine wichtige Rolle. Insbesondere im Tourismus kann sich die Fahrradmitnahme zu einem wichtigen Marketingaspekt entwickeln.

Bei der Fördeschifffahrt wird die Fahrradmitnahme perspektivisch durch die Konzipierung neuer Fähren eine Rolle spielen (vgl. B.3.1) und sowohl als ÖPNV-Angebot als auch als touristisches Angebot die Attraktivität erhöhen können.

Die Regelungen in den Verbünden und Verkehrsgebieten unterscheiden sich zum Teil stark. Dies gilt insbesondere für die zeitlichen Einschränkungen und die Kostenpflicht. Meist üblich ist ein Ausschluss der Mitnahme in den Rush-Hours. Für die KielRegion geht es um die Entwicklung von Lösungen, die Fahrradmitnahme zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Dort wo signifikante Nachfragepotenziale bestehen, sind entsprechend nutzerorientierte Regelungen zu schaffen und soweit erforderlich auch Kapazitäten und technische Einrichtungen in den Fahrzeugen bereitzustellen.

## Wirkungen und Effekte

- Naherholungs-/Freizeitqualität
- Inter- und Multimodalität
- Imagegewinn

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.4 Bikesharing und B.2.2 Mobilitätsstationen

**Beispiele** Sylter Verkehrsgesellschaft [69] | ADFC-HVV-Faltrad [70]| Fahrrad2go im RMK [71]

**Pilote** Verbindung Felde – Nortorf (qualifizierte Zubringer- und Ergänzungslinie)| Naturpark Hüttener Berge

**Kosten**

Gesamtkosten

**Fördermöglichkeiten** Offen, ggf. Landesmittel für Piloten oder über AktivRegion und Tourismusförderung

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, NAH.SH, Verkehrsunternehmen, ggf. Tourismusverbände

# B.3.1 Stärkung von Förde-Querverbindungen und Angebotsgestaltung

*Einsteigen und Umsteigen | Themenfeld: Förde-/Schifffahrt*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Einrichtung einer direkten Querverbindung zwischen Kiel-Friedrichsort und Möltenort/Heikendorf mit einer direkten Verknüpfung zu den Buslinien.

## Bausteine

- Konzipierung und Beschaffung neuer Fähren, die im 1-Personenbetrieb eingesetzt werden können (vgl. B.3.2)
- Verknüpfung der Anleger mit den Buslinien: 91/502/512S und 100/101 sowie dem Amtsbus Schrevenborn
- Umwandlung der Anleger zu Mobilitätsstationen (vgl. B.3.3), Neugestaltung des Anlegers in Friedrichsort
- Einrichtung einer zusätzlichen direkten Pendelverbindung mit ganzjährigem Betrieb
- Bewerbung des Angebots

## Beschreibung

Die touristische Längsverbindung der Linie F1 ist durch eine begrenzte Geschwindigkeitszulassung beeinflusst sowie im Vergleich zum Busangebot mit deutlich längeren Fahrzeiten verbunden und dient somit vor allem touristischen Zwecken. Eine reine Querverbindung über die Förde kann effizienter betrieben werden und führt zu kurzen Reisezeiten, bei denen kaum eine Konkurrenzierung zum Kfz- und Busverkehr besteht. Gegenüber der heutigen Zielgruppe der Linie F1 werden durch Querverbindungen vor allem Alltagsfahrgäste angesprochen, wie auf der schon bestehenden Linie F2 zwischen Kiel - Dietrichsdorf und Reventloubrücke.

Insbesondere Zielwahländerungen auf Relationen für die heute mangels Angebot auch keine Nachfrage besteht, können für ein auskömmliches Potenzial sorgen. Durch Verknüpfung mit Buslinien an den Ufern (z. B. mit dem Amtsbus Schrevenborn oder der Linie 101 in Heikendorf) kann der Einzugsbereich der schnellen Förderquerung erweitert werden.

Das größte Fahrgastpotenzial besteht auf der Verbindung zwischen Kiel-Friedrichsort und Möltenort/Heikendorf, das basierend auf den heutigen Nachfrageströmen zwar nur geringes Potenzial bietet, aber durch Zielwahländerungen und bei sinnvoller Verknüpfung mit dem Busverkehr zu einer Bündelung der Fahrgastnachfrage und somit einer ausreichenden Nachfrage führen kann. Zur Reduzierung der Betriebskosten ist mit einer Neubeschaffung der Fähren (vgl. B.3.2) perspektivisch auch ein 1-Personenbetrieb zu ermöglichen, wie es bei der „MS Schwentine“ der Fall ist (Voraussetzung dafür ist ein Abbau der Zulassungshürden).

## Wirkungen und Effekte

- Verkürzung der Reisezeiten
- Inter- und Multimodalität
- Imagegewinn: maritimes Image
- touristische Attraktivität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.3.2 Ersatzbeschaffung von Fähren, B.3.3 Anleger werden zu Mobilitätsstationen

**Beispiele** Amsterdamer Doppelend-Fähren der GVB | Schwentine-Linie der SFK [72]| „Neptun Hopper“-Konzept Rostock [73]

**Kosten**

Jährliche Kosten für den Betrieb einer zusätzlichen Querverbindung

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Gemeinde Heikendorf, SFK, VKP, KVG

# B.3.2 Ersatzbeschaffung von Fähren

*Einsteigen und Umsteigen | Themenfeld: Förde-/Schifffahrt*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➔ ➔ ➔

## Zusammenfassung

Sicherung der Fördeschifffahrt durch die Neubeschaffung von Fähren mit Berücksichtigung neuer Bedarfe.

## Bausteine

- Entwicklung eines Schiffskonzepts mit der Berücksichtigung touristischer und alltäglicher Bedarfe sowie der perspektivischen Nutzung klimafreundlicher Antriebstechnologien
- Erhöhung der Radmitnahmekapazitäten und Konzipierung breiter Ein- und Ausstiege
- Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön sowie den Gemeinden zur Finanzierung und Entwicklung eines gemeinsamen Investitionsplans
- Ansprache der Landesebene zur finanziellen Beteiligung bei der Neubeschaffung der Fördeschifffe
- Politischer Beschluss eines gemeinsamen Finanzierungsplans in den Gebietskörperschaften und Gemeinden

## Beschreibung

Der Fahrzeugbestand der Fördeschiffe ist durch ein hohes Alter geprägt und stammt fast ausschließlich aus den 1980er Jahren. Damit verbunden sind zunehmende Ausfallzeiten, hohe Instandhaltungskosten sowie Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung. Um die Fördeschifffahrt als regionales Alleinstellungsmerkmal, touristisches Angebot und Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr in der Region aufrechterhalten zu können, bedarf es der Ersatzbeschaffung durch neue Fähren.

Die spezifischen Anforderungen der Kieler Förde erfordern die Konzipierung eigener Schiffe. Damit ist gleichzeitig auch die Chance gegeben, Anforderungen moderner und intermodaler Mobilität zu berücksichtigen und die Attraktivität der Fördeschifffahrt zu erhöhen.

Neue Fähren müssen dabei gleichzeitig die Anforderungen touristischer und alltäglicher Nutzung erfüllen. Einerseits müssen (saisonal) als touristisches Angebot sehr hohe Passagiermengen befördert werden und andererseits auch der Einsatz im 1-Personenbetrieb auf Querverbindungen im Alltagsverkehr gewährleistet werden. Weitere Kriterien, die durch neue Fähren erfüllt werden sollten, betreffen die Ausweitung der Radmitnahmekapazitäten mit breiten Ein- und Ausstiegen zur Förderung der multimodalen Nutzung sowie die Möglichkeit zur perspektivischen Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebstechnologien. Durch die Entwicklung eines einheitlichen Schiffstyps werden zudem die Entwicklungs- und Beschaffungskosten reduziert.

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn: maritimes Image
- Erreichbarkeit
- Inter- und Multimodalität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.3.1 Stärkung der Förde-Querverbindungen, B.3.3 Anleger werden zu Mobilitätsstationen

**Beispiele** „Neptun Hopper“-Konzept Rostock [73]

**Kosten** ■ ■ ■ ■ ■

Kosten je Ersatzbeschaffung

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** Eigenbetrieb Beteiligungen / SFK, Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, ggf. Ämter und Gemeinden

# B.3.3 Anleger werden zu Mobilitätsstationen

*Einsteigen und Umsteigen | Themenfeld: Förde-/Schifffahrt*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Weiterentwicklung der Fähranleger zu Mobilitätsstationen durch die Verknüpfung mit dem Busangebot und Ergänzung durch weitere Mobilitätsangebote.

## Bausteine

- Ansprache der zuständigen Gemeinden und Umsetzung der Mindeststandards (vgl. Beschreibung)
- ggf. Verknüpfung der Anleger mit Buslinien
- Etablierung von Bikesharing-Stationen an den stark frequentierten und touristisch geprägten Anlegern in Laboe und Reventlou sowie Prüfung weiterer Standorte (z. B. Friedrichsort, Dietrichsdorf, Heikendorf)
- Ansprache von kommunalen Verwaltungen und lokalen Betrieben (in Laboe, Heikendorf, Friedrichsort, Reventlou, Dietrichsdorf) für eine Grundauslastung zur Schaffung von Carsharing-Stationen
- Anwendung der einheitlichen regionalen Standards für Mobilitätsstationen (vgl. B.2.4)

## Beschreibung

Die Fördeschifffahrt ist durch unterschiedliche Nutzungen geprägt. Die alltägliche Nutzung bedarf einer schnellen Fördequerung mit einer Verknüpfung zu anderen Mobilitätsangeboten, um den Arbeits- oder Ausbildungsplatz zügig erreichen zu können. Bei der touristischen Nutzung ist die Erreichbarkeit touristischer Ziele von Bedeutung. Die Attraktivität der Fördeschifffahrt steigt für beide Nutzungen mit der Verknüpfung zu anderen Mobilitätsangeboten.

Während im Alltagsverkehr die Verknüpfung mit den Buslinien sowie die Vorhaltung von sicheren und überdachten Abstellanlagen für Fahrräder erforderlich sind, sind für die touristische Nutzung beispielsweise Fahrradverleihangebote wichtig. Durch den Ausbau der Fähranleger zu Mobilitätsstationen wird das intermodale Mobilitätsverhalten gefördert.

Mit der Weiterentwicklung der Anleger zu Mobilitätsstationen sind verschiedene Mindeststandards einzuhalten (witterungsgeschützte Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, B+R, Barrierefreiheit, digitale Fahrplanauskunft) (vgl. B.2.2). Zudem sind einzelne Bausteine zu prüfen, die von den Gegebenheiten am jeweiligen Anleger abhängen (Infostele, Verknüpfung mit dem Busverkehr, Carsharing, Bikesharing, Fahrradboxen, Taxistand, P+R Stellplätze, E-Ladesäule, Fahrkartenautomat, W-LAN).

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Erreichbarkeit
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Imagegewinn: maritimes Image
- touristische Attraktivität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

## Schnittstellen und Bezugspunkte

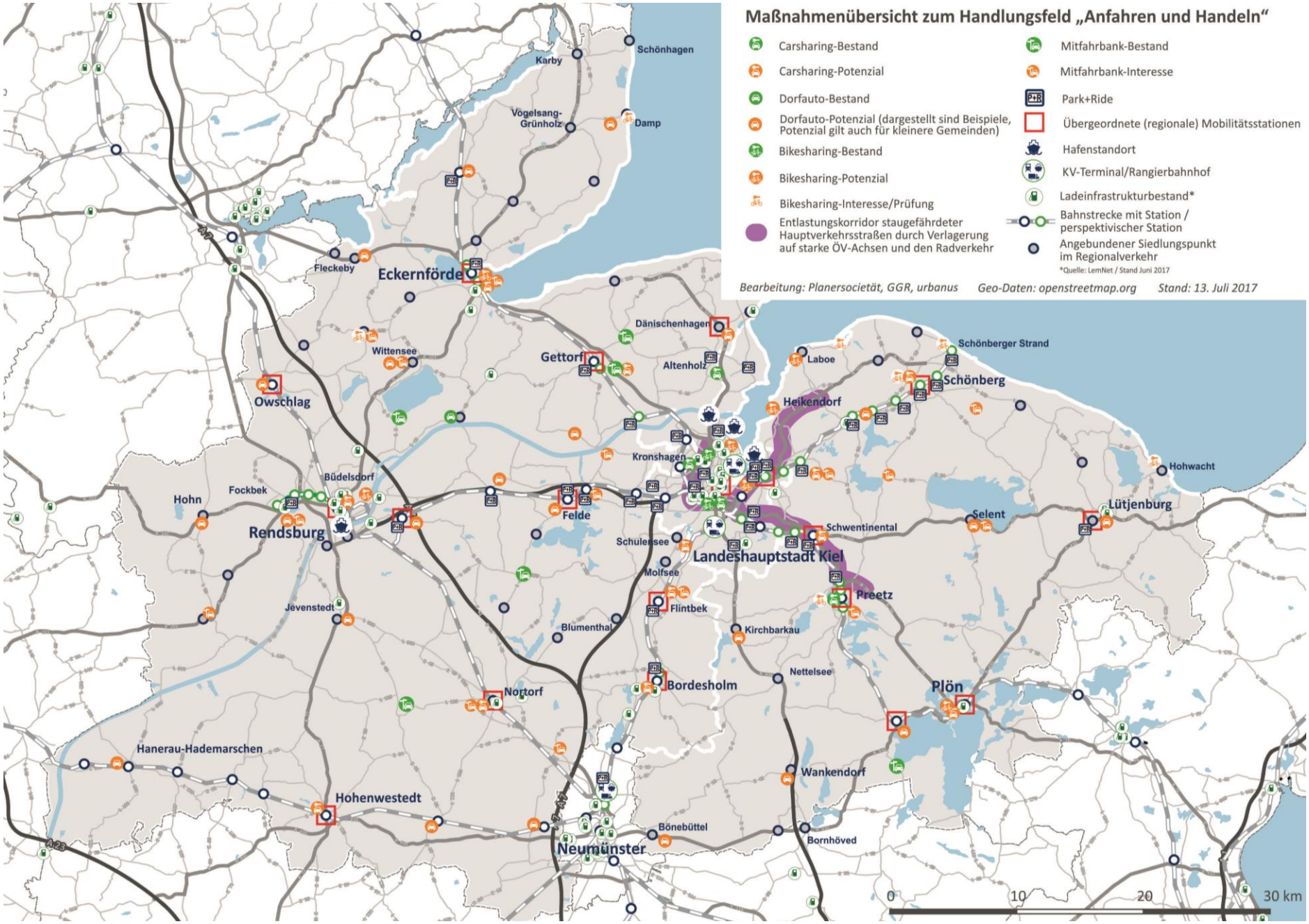
B.2.2 Mobilitätsstationen, B.3.1 Stärkung der Fördequerung, C.1.1 Carsharing-Angebote, C.1.4 regionales Bikesharing-System

## Kosten

Kosten für die Umsetzung der Mindeststandards je Fähranleger

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Strande


Maßnahmenübersicht zum Handlungsfeld „Anfahren und Handeln“
Carsharing-Bestand
Carsharing-Potenzial
Dorfauto-Bestand
Dorfauto-Potenzial (dargestellt sind Beispiele, Potenzial gilt auch für kleinere Gemeinden)
Bikesharing-Bestand
Bikesharing-Potenzial
Bikesharing-Interesse/Prüfung
Entlastungskorridor staugefährdeter Hauptverkehrsstraßen durch Verlagerung auf starke ÖV-Achsen und den Radverkehr
Mitfahrbank-Bestand
Mitfahrbank-Interesse
Park+Ride
Übergeordnete (regionale) Mobilitätsstationen
Hafenstandort
KV-Terminal/Rangierbahnhof
Ladeinfrastrukturbestand*
Bahnstrecke mit Station / perspektivischer Station
Angebundener Siedlungspunkt im Regionalverkehr
*Quelle: LemNet / Stand Juni 2017
Bearbeitung: Planersocietät, GGR, urbanus
Geo-Daten: openstreetmap.org
Stand: 13. Juli 2017
Schönhagen
Karby
Vogelsang-Grünholz
Damp
Fleckeby
Eckernförde
Wittensee
Owschlag
Gettorf
Dänischenhagen
Altenholz
Laboe
Schönberger Strand
Schönberg
Heikendorf
Kronshagen
Hohwacht
Lütjenburg
Selent
Schwentinental
Landeshauptstadt Kiel
Schulensee
Molfsee
Preetz
Flintbek
Kirchbarkau
Nettelsee
Plön
Bordesholm
Blumenthal
Jevenstedt
Nortorf
Hanerau-Hademarschen
Hohenwestedt
Wankendorf
Bönebüttel
Bornhöved
Neumünster
Büdelsdorf
Fockbek
Hohn
Rendsburg
Felde
0
10
20
30 km

# C.1.1 Beratung und Unterstützung von Mobilitätsinitiativen

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Unterstützung von Mobilitätsinitiativen durch Beratung, Vernetzungstreffen & Austausch von Knowhow.

## Bausteine

- Organisation fachlicher Beratung und Benennen von Ansprechpartner*innen auf der regionalen Ebene in Kooperation mit der NAH.SH
- Zentrale Aufbereitung von finanziellen Fördermöglichkeiten
- Regelmäßige Organisation von Netzwerktreffen der Initiativen durch die KielRegion mit jeweils thematischen Schwerpunkten
- Aktivierung und Unterstützung bei der Gründung von Initiativen, z. B. mit Beratungsangeboten
- Bereitstellung von Erfahrungen durch die themenspezifische Erstellung oder Nutzung vorhandener Leitfäden (ehrenamtliche Fahrdienste, Dorfautos etc.) und eine Website
- Abstimmung mit bestehenden ÖV-Angeboten und Ausweitung finanzieller Fördermöglichkeiten
- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Wertschätzung des ehrenamtlichen Engagements

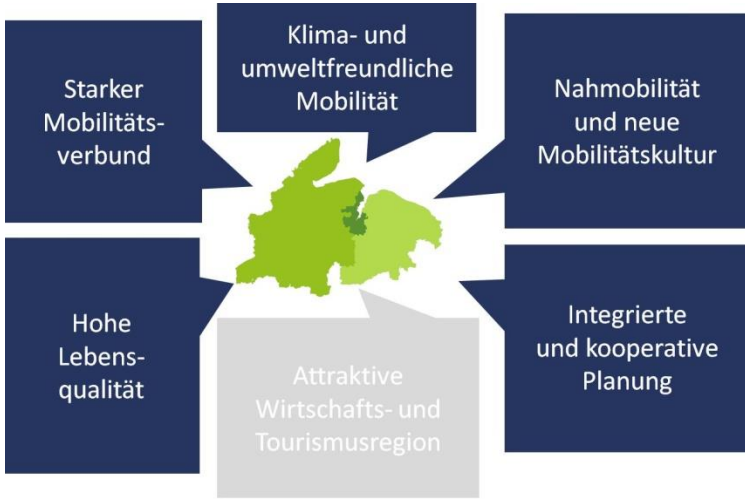
## Beschreibung

Ergänzende Mobilitätsangebote werden lokal von ehrenamtlichen Initiativen oder einzelnen Kommunen erprobt und organisiert. Die Herausforderungen bei der Umsetzung ergeben sich durch rechtliche Rahmenbedingungen, den Abstimmungsbedarf mit bestehenden öffentlichen Verkehrsangeboten, Finanzierungsmöglichkeiten, fehlende Ansprechpersonen bei den Behörden oder die Erreichung eines ausreichenden Bekanntheitsgrads.

Hüttis Marktbus

Durch die Organisation eines Netzwerks mit regelmäßigen Treffen wird der Austausch von Erfahrungen und Knowhow zwischen den Initiativen sichergestellt. Der gegenseitige Erfahrungsaustausch schafft Synergien bei der Planung oder Umsetzung. Barrieren werden frühzeitig im gegenseitigen Austausch erkannt und Lösungen gemeinsam entwickelt oder Erfahrungen anderer Initiativen genutzt.

Die zentrale Bereitstellung von Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, finanziellen Fördermöglichkeiten, die Organisation gemeinsamer fachlicher Beratungen und Vernetzung der Initiativen unterstützt und motiviert das i.d.R. ehrenamtliche Engagement. Umsetzungsprozesse von Initiativen werden dadurch beschleunigt und können in anderen Gemeinden und Städten einfacher multipliziert werden. Wichtig ist eine Kultur der Wertschätzung und Anerkennung des Engagements.




## Wirkungen und Effekte

- Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements
- lokale Identität
- zielgruppenorientierte Angebote
- Sensibilisierung der Akteure
- gesellschaftliche Teilhabe: Erreichbarkeit von Zentren und starken ÖPNV-Achsen
- verbesserter Zugang zu Förderprogrammen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

Bürgerbusleitfaden der NAH.SH [74] | AG „pro bürgerbus schleswig-holstein“ [75] | AG Mobilität Hüttener Berger | Beispiele für bestehende (über-)regionale Initiativen: Hüttis Marktbus [57] | Kieler Tretwerk e.V. [76] | Elektro-Bürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg Ost | Bürgerbus Ladelund [58]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.6 Mitfahrmöglichkeiten, D.1.7 Mobilitätsmarketing

**Kosten**

Jährlicher Aufwand für die Organisation von Workshops und Beratungsangeboten

**Fördermöglichkeiten** AktivRegionen, Regionalbudget der KielRegion

**Akteure** KielRegion, NAH.SH, Mobilitätsinitiativen, Gebietskörperschaften, Städte, Ämter und Gemeinden

# C.1.2 Ausweitung von Carsharing -Angeboten in der Region

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➤ ➤ ➤

## Zusammenfassung

Ausweitung der Carsharing-Angebote in städtischen Teilregionen und zentralen Orten an ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

## Bausteine

- Ansprache der lokalen Akteure an den Potentialstandorten durch die KielRegion
- Sicherung der Grundauslastung der Carsharing-Station: Kooperation einwerben, z. B. in Verwaltungen, Betrieben und im Gastgewerbe
- Prüfen der Verfügbarkeit und Bereitstellung von Flächen in zentralen Lagen durch die Kommunen
- Kombination mit Mobilitätsstationen in der Region und Integration in ein multimodales Zugangsmedium (vgl. D.1.4)
- Bereitstellung unterschiedlicher Fahrzeugtypen für eine bedarfsgerechte Nutzung
- E-Fahrzeuge als Möglichkeit für Nutzer*innen, $CO_2$-neutrale Antriebstechnologien zu erfahren
- Berücksichtigung von Carsharing bei der Erstellung kommunaler Stellplatzsatzungen

## Beschreibung

Carsharing ist die gemeinsame Nutzung von Pkws durch private Personen, Betriebe, öffentliche Verwaltungen oder Vereine. Beim stationsbasierten Carsharing werden Fahrzeuge an einem festen Stellplatz abgeholt und nach der Nutzung wieder dort abgestellt. Durch Carsharing-Angebote wird der Verzicht auf den privaten Pkw oder zumindest den Zweit- oder Drittwagen unterstützt. Die gemeinschaftliche Nutzung von Pkws reduziert damit den Flächenverbrauch durch ruhenden Kfz-Verkehr, was insbesondere im urbanen Umfeld und zentralen Ortslagen zielführend ist.

In der KielRegion soll das stationsbasierte Carsharing (zunächst) an starken ÖPNV-Verknüpfungspunkten ausgeweitet und lokale Akteure und Arbeitgeber für Carsharing gewonnen werden. Durch die Nutzung des Angebots bei Dienstfahrten wird die Reduzierung von eigenen Dienstfahrzeugen ermöglicht und gleichzeitig die Grundauslastung sichergestellt, die für den wirtschaftlichen Betrieb von Stationen außerhalb vom urbanen Raum erforderlich ist. Auch Kooperationen an touristischen Hotspots oder mit dem Gastgewerbe werden entwickelt und tragen zur Ausweitung des Angebots bei.

Carsharing-Station in Preetz

Carsharing-Station am Blücherplatz, Kiel

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- effiziente Flächennutzung
- Touristische Attraktivität und Imagegewinn
- Lärmschutz und Luftreinheit durch Einsatz von E-Fahrzeugen
- Effizienz bei betrieblichem Mobilitätsmanagement

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** Carsharing-Standort in der Stadt Preetz [77] | „Wohnen mit Carsharing“ Modell in der Wohngenossenschaft IvensPark eG [35] | Grundauslastung durch Klimapakt-Partner in Flensburg [78]

**Pilote** Stadt Eckernförde, Gemeinde Flintbek

## Schnittstellen und Bezugspunkte

vgl. Strategie „Nutzen statt Besitzen“, C.1.3 Dorfauto-Angebote in der Region, D.1.4 Multimodales Zugangsmedium

**Kosten** □ □ □ □ □

Pro Fahrzeug bedarf es der Organisation einer Grundauslastung von monatlich 300 €

**Fördermöglichkeiten** Regionalbudget der KielRegion, Förderung des Carsharing-Stellplatzes über Klimaschutzinitiative (BMUB), wenn Blauer Engel-zertifiziert, AktivRegionen

**Akteure** KielRegion, StattAuto e.G., Flinkster, Ämter, Städte und Gemeinden, lokale Betriebe, Vereine, Touristiker, Wirtschaftsförderungen

# C.1.3 Etablierung von Dorfauto-Angeboten in der Region

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Organisation einer gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen in ländlichen Regionen auch außerhalb der kommerziellen Carsharing-Potenzialstandorte.

## Bausteine

- Nutzung des Konzepts „Dörpsmobil Schleswig-Holstein“ (in Bearbeitung)
- Informationsbereitstellung und Beratung interessierter Initiativen durch die KielRegion und Thematisierung im Fachplanungskreis
- Nutzung vorhandener Fahrzeuge oder Beschaffung über Sponsoring und/oder finanzielle Förderung
- Nutzung vorhandener Buchungssysteme (z. B. Boardcomputer)und Buchungsplattformen (Abrechnung und Verwaltung ggf. über den lokalen Anbieter StattAuto)
- Sicherstellung der Interoperabilität der unterschiedlichen Angebote und perspektivische Integration in ein Multimodales Zugangsmedium

## Beschreibung

Die Ausweitung von Carsharing-Angeboten in ländlichen Gemeinden ist für kommerzielle Carsharing-Anbieter wegen des zu geringen Nachfragepotenzials nicht möglich. Während an einigen Standorten eine Grundauslastung durch die Integration in betriebliches Mobilitätsmanagement organisiert werden kann, bedarf es insbesondere in kleineren und mittleren Gemeinden anderer Modelle.

Mit Dorfautos können Gemeinden, Vereine oder Privatpersonen selbst ein Carsharing-Angebot etablieren. Beispielsweise verfügen lokale Amts- oder Gemeindeverwaltungen über Fahrzeuge, die außerhalb der Dienstzeiten für ehrenamtliche Fahrdienste oder von Vereinen genutzt werden könnten. Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass Bürger*innen in der Organisationsform eines Vereins oder einer Genossenschaft ein Fahrzeug als gemeinsam nutzbares Fahrzeug vor Ort zur Verfügung stellen, wie es bspw. in Klixbühl betrieben wird. Für die Finanzierung der Fahrzeuge eignet sich auch Sponsoring durch lokale Unternehmen, wie z. B. in Sehestedt, wo ein E-Fahrzeug durch ein lokales Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde.

*E-Carsharing-Fahrzeug am MarktTreff in Sehestedt*

Ebenfalls können private Fahrzeuge als privates Carsharing angeboten werden. Beispielsweise wird dies durch die Webplattformen „tamyca“ oder „drivy“ ermöglicht.

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Touristische Attraktivität und Imagegewinn
- Sensibilisierung der Akteure
- Lärmschutz und Luftreinheit durch Einsatz von E-Fahrzeugen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.2 Etablierung neuer Carsharing-Standorte, D.1.4 Multimodales Zugangsmedium

**Beispiele** E-Carsharing in Sehestedt [79] | Dörpscar Klixbühl [80] | E-Dorfauto Gey [81] | tamycar [82] | drivy [83] | snappcar [84]

**Pilote** Amtsverwaltung Hüttener Berge, Amtsverwaltung Selent/Schlesen, Gemeinde Fockbek, Gemeinde Owschlag

**Kosten**

Anschaffungskosten je Dorfauto

**Fördermöglichkeiten** Sponsoring, Regionalbudget der KielRegion, Förderung des Carsharing-Stellplatzes über Klimaschutzinitiative (BMUB), wenn Blauer Engel-zertifiziert

**Akteure** KielRegion, Initiativen, Ämter, Städte und Gemeinden, lokale Betriebe, Vereine, Touristiker, StattAuto e.G.

# C.1.4 Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems in der Landeshauptstadt Kiel, den Städten Rendsburg, Eckernförde und Plön sowie in touristischen Orten.

## Bausteine

- Verknüpfung und Ausweitung der Strukturen vom CampusRad der Christian-Albrechts-Universität
- Ansprache der Mittelzentren, Gemeinden mit zentralen Bahnhöfen oder mit touristischen Schwerpunktzielen durch die KielRegion
- Regional einheitliche Zugänglichkeit über einen gemeinsamen Anbieter
- Kombination mit Mobilitätsstationen in der Region, Verknüpfung mit dem Lastenradverleih, Integration in ein multimodales Zugangsmedium (vgl. D.1.4) und eine Gästekarte (vgl. D.1.6) sowie perspektivische Kombination mit dem ÖV-Tarif
- Verknüpfung mit dem Kommunalen (D.2.1), Betrieblichen Mobilitätsmanagement (vgl. D.2.3) und Zusammenarbeit mit lokalen Radverleih-Anbietern und Fahrradgeschäften
- Öffentlichkeitsarbeit und Schaffung von Probeangeboten

## Beschreibung

Die Etablierung eines regionalen Bikesharing-Systems ermöglicht intermodales Verkehrsverhalten auch ohne eigenes Fahrrad. Da die Fahrradmitnahme in großem Umfang im Öffentlichen Personennahverkehr nicht praktikabel ist, bietet ein Bike-Sharing-System an den zentralen Zielorten der Region die Möglichkeit, kostengünstig und unkompliziert auf ein Fahrrad umzusteigen und vor Ort flexibel mobil zu sein. Ein einheitliches Bikesharing-System als Element im Mobilitätsverbund kann im Alltagsverkehr, als touristisches Mobilitätsangebot oder im Rahmen von Dienstfahrten genutzt werden.

Die Erweiterung des bestehenden Angebots der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel oder die Schaffung eines neuen Systems betrifft insbesondere die Landeshauptstadt Kiel, die Städte Rendsburg, Plön, Eckernförde sowie Gemeinden mit zentralen Bahnhöfen oder touristischen Schwerpunktzielen. Eine Kombination mit touristischen Angeboten (vgl. D.1.6), die Verknüpfung mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement sowie die Integration in ein multimodales Zugangsmedium sichert die Nutzung und Attraktivität des Bikesharing-Systems. Die perspektive tarifliche Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr baut weitere Nutzungsbarrieren ab.

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Gesundheitsförderung
- Touristische Attraktivität und Imagegewinn
- Sensibilisierung der Akteure

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** CampusRad der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel [85] | velocity Aachen [86] | nextbike in Norderstedt [87] | Konrad Call-A-Bike [88] | UseDomRad [89]

**Pilote** Ausweitung in der LH Kiel, Einführung in den Städten Eckernförde, Rendsburg, Plön und Preetz

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.5 Regionaler Lastenradverleih, D.1.4 Multimodales Zugangsmedium, D.1.6 Regionale Gästekarte

**Kosten** ■ ■ □ □ □

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten** AktivRegionen

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, CAU Kiel, Touristiker, NAH.SH

# C.1.5 Aufbau eines regionalen Lastenradverleihs

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ □ □

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausweitung von Lastenradverleih-Stationen in der Region und Verknüpfung mit Mobilitätsstationen und Distributionskonzepten.

## Bausteine

- Organisation einer Ausweitung von Lastenradleih-Stationen und Verknüpfung mit Mobilitäts-stationen und Einzelhandelsstandorten durch die KielRegion
- Institutionalisierung der z.T. ehrenamtlichen Tätigkeit durch ein Finanzierungsmodell
- Vorhaltung unterschiedlicher Lastenradtypen für die spezifischen Zwecke (z.B. Kinder- oder Lasten-transport) und Ausweitung von E-Lastenrädern
- Einheitliche Zugangsmöglichkeit durch die Integration in das regionale Bikesharing-System und ein regionales multimodales Zugangsmedium (vgl. D.1.4)
- Nutzung der Flächen am Lastenrad für Werbung und Sponsoring durch lokale Einzelhändler
- Öffentlichkeitsarbeit und Testangebote

## Beschreibung

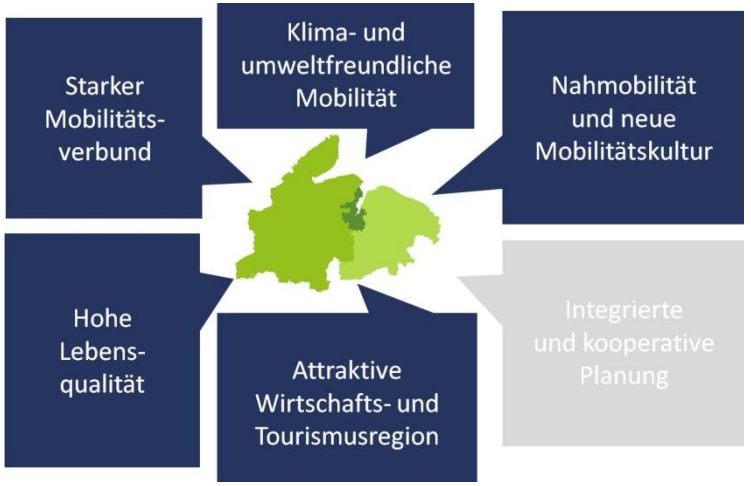
In der Landeshauptstadt Kiel besteht durch den Verein Kieler Tretwerk die Möglichkeit, Lastenräder kostenlos zu leihen. An der Radstation Rendsburg sollen zeitnah Lastenräder für den Verleih angeschafft werden.

Der Transport von Lasten kann im privaten und gewerblichen Bereich effizient und klimaschonend mit Lastenrädern durchgeführt werden. Der klimaneutrale Transport von „handhabbaren“ Waren und Gegen-ständen bis zu 100 kg können durch Lastenräder auch ohne Pkw erfolgen.

*Leihbares Lastenrad vom Kieler Tretwerk e.V.*

Durch die Ausweitung des Lastenradverleihs kann die Nutzung erprobt und beispielsweise für den Einkauf (Groß-/ Getränkeeinkauf) oder Kindertransport genutzt werden. Die Verknüpfung mit ausgewählten Mobilitätstationen aus der regionalen Strategie und an zentralen Einzelhandelsstandorten weitet das Angebot in die Region aus. Die Angebotserweiterung um Lasten-räder mit Elektrounterstützung er-möglicht es auch längere Strecken zurückzulegen oder schwerere Trans-porte durchzuführen. Insgesamt wird der Aktions- und Erreichbarkeitsradius durch eine derartige Maßnahme deutlich erhöht.

*Tink Lastenradverleih in Norderstedt*




## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn
- Innovation
- Inter- und Multimodalität
- Gesundheitsförderung
- kostengünstige Mobilität
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements

## $CO_2$-Einsparpotenzial

□ □ □

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.4 Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems, B.2.2. Etablierung von Mobilitätsstationen

**Beispiele** Kieler Tretwerk e.V. [76] | Tink Norderstedt [90] | LastenVeloFreiburg [91] | Testangebot „Lasten klimaschonend transportieren“ [92]

**Pilot** Radstation Rendsburg

**Kosten** □ □ □ □ □

4.500 € je E-Lastenrad,
weitere Kosten je Station

**Fördermöglichkeiten** Werbeflächen, Spenden, Nationale Klimaschutzinitative

**Akteure** KielRegion, Kieler Tretwerk e.V., Einzelhändler

# C.1.6 Ausweitung von Mitfahrmöglichkeiten

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausweitung und regionale Bewerbung von Mitfahrmöglichkeiten in der Region und die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten.

## Bausteine

- Bewerbung der Mitfahrangebote und Aufnahme in die Mobilitätsdatenbank durch die KielRegion
- Vernetzung von Mitfahrbörsen, Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten über ein digitales Zugangsmedium und Integration in betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schaffung gemeinsamer Standards für spontane Mitfahrangebote im öffentlichen Raum als mögl. Baustein von Mobilitätsstationen (Corporate Design, ggf. Fahrtwunschanzeige, Registrierung)
- Verbesserung der Rahmenbedingungen durch Ausweitung von Mitfahr- und Pendlerparkplätzen
- Weiterentwicklung von Ansätzen zur Etablierung des Mitfahrens als System und teilräumliche Erprobung mit dem Ziel, perspektivisch den Autoverkehr in ländlichen Regionen in den Öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren

## Beschreibung

Die Erhöhung der Mitfahrmöglichkeiten durch die Verknüpfung digitaler Mitfahrbörsen ermöglicht einen höheren Pkw-Besetzungsgrad und damit einen geringeren individuellen finanziellen Aufwand durch die Teilung der Kosten.

Regelmäßige Fahrten und lange Strecken können durch digitale Mitfahrbörsen (z. B. auch über eine App) organisiert werden. Die Bewerbung der vorhandenen Angebote und die Etablierung von zusätzlichen Anreizen (Pendler- und Mitfahrparkplätze) erhöht die Nutzung. Für das spontane Mitfahren, das nicht vorher organisiert werden kann, bedarf es fester Stationen wie Mitfahrbänke oder Trampstationen, über die der Mitfahrwunsch signalisiert wird. Angebote für das spontane Mitfahren bedürfen der weiteren Erprobung und Weiterentwicklung in Bezug auf Sicherheitsaspekte und den Abbau von Nutzungshemmnissen. Das Mitfahren als System und Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot wird aktuell in anderen Regionen in Probebetrieben getestet. Die KielRegion kann durch eine eigene teilräumliche Erprobung verschiedene systematische Ansätze prüfen und weiterentwickeln.

Mitfahrbank in Bühnsdorf

## Wirkungen und Effekte

- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Lokale Identität
- zielgruppenorientierte Angebote
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Kostengünstige Mobilität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele**

Flinc als Bestandteil des Mobilitätsmanagement der CAU [93] | Mitfahrbank-Konzept Mobil op`n Dörp [94] | Pendlerportal der Gebietskörperschaften (Beispiel Rendsburg-Eckernförde) [95] | Mitnahmenetzwerk für den ländlichen Raum – Modellvorhaben für den Kreis Segeberg [96] | Taxito [97] | Mobilfalt NVV [98]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.2 Mobilitätsstationen, D.1.4 Multimodales Zugangsmedium, D.2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

**Kosten**

Je Etablierung einer Mitfahrbank

**Fördermöglichkeiten**

Regionalbudget der KielRegion

**Akteure**

KielRegion, Ämter, Städte und Gemeinden, Unternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen

# C.2.1 Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➤➤➤

## Zusammenfassung

Ein leistungsfähiges Straßennetz wird durch die effiziente Auslastung und eine Entlastung durch Verlagerungen auf den Mobilitätsverbund sichergestellt. Dabei geht Erhalt vor Neubau.

## Bausteine

- Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen wichtiger Infrastrukturen, zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit durch die Baulastträger
- Prüfung der Entlastung von bestehenden Engpässen durch weitere Maßnahmen im Zuge des Masterplans (z. B. Verlagerung auf Mobilitätsverbund) mit dem Verkehrsmodell
- Abwägung zwischen Ausbau und Alternativmaßnahmen mit Fokus auf Kosten und Wirkungen mit der Prüfung von Rückbauoptionen
- Einsatz des Verkehrsmodells für die Abwägung von infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen
- Effizientere Verkehrsabwicklung durch ein Verkehrsmanagementsystem (vgl. C.2.2)

## Beschreibung

Die KielRegion verfügt über ein leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an überregionale Fernstraßen und guter Erreichbarkeit der Zentren und Gewerbegebiete. Gegenüber anderen Agglomerationen kommt es in der KielRegion nur zu vereinzelten und temporären Überlastungen im Netz. Schwerwiegender wirken sich Mängel in der Infrastruktur und hieraus resultierende Engpässe aus, z. B. im Bereich der Kanalquerungen oder Brückenbauwerken wie am Barkauer Kreuz in Kiel.

Daher sollte zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit vor allem der Erhalt der Infrastruktur im Vordergrund stehen. Die Planungen z. B. für ein Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke sind prioritär zu verfolgen. Anderen teuren und langwierigen Ausbaumaßnahmen, die z. B. im Falle der B76 auch städtebaulich schwierig umzusetzen sind, sollten Maßnahmen gegenübergestellt werden, die eine Entlastung der Straßen durch verbesserten ÖPNV und Radverkehr oder ein Verkehrsmanagementsystem erreichen, sodass Straßenausbauten zurückgestellt werden können.

Durch das Verkehrsmodell besteht ein Werkzeug, mit dem Folgewirkungen von Anpassungen der Infrastruktur, z. B. im Zuge der Implementierung von ÖPNV-Trassen, valide abgeschätzt werden können, sodass der Erhalt eines leistungsfähigen Straßennetzes als Standortvorteil gesichert ist.

*Beispiel Rendsburg: Ermittlung der Auslastung des Straßennetzes mit dem Verkehrsmodell (Auslastung Tunnel nur einspurig)*

## Wirkungen und Effekte

- Erreichbarkeit als Standortvorteil
- Effizienz durch Verkehrsverlagerung und optimierte Auslastung
- effiziente Flächennutzung
- neue Planungskultur

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** StEP der Stadt Leipzig I Mobilitätsplan der Stadt Rostock

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.2 Verkehrsmanagementsystem, A.3.5 Verkehrsmodell

**Kosten** ■ ■ ■ ■ ■

Pro Jahr

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion

# C.2.2 Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■ 🔑

**Zeitrahmen** ➤ ➤ ➤

## Zusammenfassung

Schrittweise Einführung eines integrierten, regionalen Verkehrsmanagements, um bestehende Infrastrukturen effizient und effektiv zu nutzen und Verkehrsabläufe zu optimieren.

## Bausteine

- Zusammenarbeit beim Aufbau mit dem LBV-SH (Fachcenter Telematik)
- Ausweitung des Kieler Verkehrsrechners auf die Region, der die jeweilige Verkehrslage und die Verkehrsdaten insbesondere in den Zentren erfasst, verarbeitet und weitergeben kann
- Einrichten einer Verkehrsmanagementzentrale, in der die Informationen zusammenlaufen und gesteuert werden

*Quelle: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)*

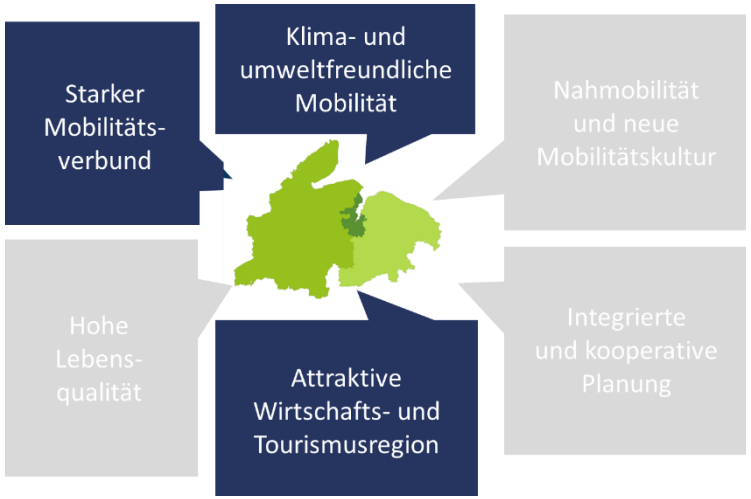
## Beschreibung

In den letzten Jahren sind die Anforderungen an Wege und Transportketten komplexer geworden und die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr stetig gestiegen. Gleichzeitig sollen die allgemeinen Umweltbelastungen reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Langfristig kann ein modernes, regionales Verkehrssystemmanagement helfen die vorhandenen Infrastrukturen möglichst optimal zu nutzen. Auch für die erwünschte qualitative Verbesserung des ÖPNV spielt die Verkehrssteuerung eine wichtige Rolle (vgl. B.1.6).

Zu den zentralen **Aufgaben** eines regionalen Verkehrsmanagementsystems gehören:

- Steuerung von Streckenbeeinflussungsanlagen (LSA)
- Netzbeeinflussung mit dynamischen Wegweisungen und integrierten Stauinformationen
- Verkehrsinformation über Navigationssysteme und Mobiltelefone oder (mobile) Anzeigesysteme
- Verkehrsmanagement bei Großveranstaltungen
- Überwachung und Schaltung der Parkleitsysteme
- Durchführung des Verkehrswarndienstes

Ein modernes Verkehrsmanagement kann zudem z. B. durch Echtzeit-Informationen zu Staus, freien Parkplätzen, P+R-Kapazitäten und ÖPNV-Verbindungen sowie -Anschlüssen auch die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Insbesondere in Verbindung mit einem multimodalen Zugangsmedium (vgl. D.1.4) sind hier auch weitergehende Anreizsysteme denkbar. Kurzfristig ist eine engere Zusammenarbeit mit dem Fachcenter Telematik beim Landesbetrieb für Verkehr anzustreben.




## Wirkungen und Effekte

- Erreichbarkeit als Standortvorteil
- Basis für Beschleunigungsprogramme im ÖPNV
- Synergien für Planung durch Datenverfügbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lärmschutz und Luftreinheit
- Effizienz durch Digitalisierung
- Information
- Inter- und Multimodalität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/ Region Hannover (VMZ) [99] | Verkehrsmanagementsystem Chemnitz [100] | Verkehrsmanagementzentrale Bremen [101]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.1.6 ÖPNV-Beschleunigung, D.1.4 multimodales Zugangsmedium

**Kosten** ■ ■ ■ ■ ■

Insgesamt ca. 4-5 Mio. Euro

**Fördermöglichkeiten** Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

**Akteure** LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen (KVG, Autokraft, VKP, NAH.SH), Hersteller/Industrie (Informations- und Kommunikationsdienste)

# C.2.3 Stärkung der Häfen mit der Ausweitung Kombinierter Verkehre

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

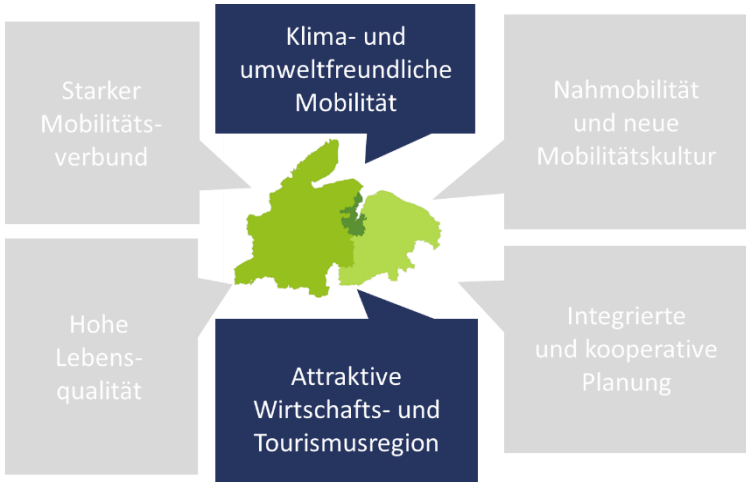
Durch die Förderung kombinierter Verkehre werden die Stärken der einzelnen Verkehrsträger und Bündelungseffekte genutzt und das Straßennetz entlastet.

## Bausteine

- Thematisierung im Arbeitskreis Logistik der IHK
- Förderung der Zusammenarbeit zwischen Anbietern kombinierter Verkehre (Operateure) und Nutzern, verbesserte Kommunikation bestehender Angebote
- Ermittlung der Bedarfe und Potenziale für zusätzliche Angebote im kombinierten Verkehr durch eine Unternehmensbefragung
- Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten des Güterbahnhofs in Kiel-Meimersdorf
- Verknüpfung von Angeboten im kombinierten Verkehr (Langstrecke/Hauptlauf) mit Angeboten für die Wirtschaftsverkehre in der Region, z. B. über Micro-Hubs (vgl. C.2.4)

## Beschreibung

Jeder Verkehrsträger hat individuelle Stärken und Schwächen. Während der Lkw für die kleinteilige Verteilung von Gütern häufig unersetzlich ist, kann die Schiene vor allem auf Langstrecken durch die Bündelungsfähigkeit und die schnellen Reisezeiten Vorteile ausspielen. So besteht bereits heute eine attraktive und stark nachgefragte Direktverbindung zwischen Kiel und Verona in Italien, die auf die Fährlinie nach Göteborg abgestimmt ist. Ein einfacher Zugang und eine häufige Frequenz auch auf anderen Hauptachsen können dazu beitragen, die Schiene gegenüber dem reinen Lkw-Verkehr konkurrenzfähig zu machen und das Fernstraßennetz zu entlasten. Durch gezielte Einbindung in regionale Logistikketten und -abläufe kann auch das regionale Straßennetz entlastet und der Standort durch die Verfügbarkeit eines hochwertigen kombinierten Verkehrsangebots aufgewertet werden. Die KielRegion eignet sich aufgrund der Brückenkopf-Funktion in Richtung Skandinavien inklusive der Fährverbindungen, der eigenen starken Wirtschaftskraft und der Lage vor dem überlasteten Verkehrsknoten Hamburg besonders für den Wechsel auf den kombinierten Verkehr. Durch die in Umsetzung befindliche Etablierung eines neuen KV-Terminals in Neumünster und eine bessere Nutzung bzw. die Erweiterung der Angebote ab Schwedenkai und Ostuferhafen und den Einbezug der Konzepte städtischer Logistik (vgl. C.2.4) können die Potenziale kombinierter Verkehre in der KielRegion bestmöglich genutzt und die Anbindung der Häfen verbessert werden. Kombinierte Verkehre verbessern die Anbindung der Hafenstandorte der KielRegion und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit.




## Wirkungen und Effekte

- Erreichbarkeit als Standortfaktor Effizienz durch Verkehrsverlagerung
- Luftreinhaltung
- Sicherung der attraktiven Abfahrtsfrequenz der Fährverbindungen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele** Kombinierter Ladungsverkehr: Direktzug Kiel – Verona Ausbau Güterbahnhof [102 ]| KV-Terminal Neumünster [103]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.4 Micro-Hubs und Lastenräder im Lieferverkehr

**Kosten**

Pro Jahr

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** IHK, Wirtschaftsförderungen, Logistikinitiative, Port of Kiel, KielRegion, Unternehmen, DB, neg

# C.2.4 Etablierung von Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Nutzung des Testangebots „Lasten klimaschonend transportieren“ von Unternehmen und Betrieben sowie Erprobung von Micro-Hubs.

## Bausteine

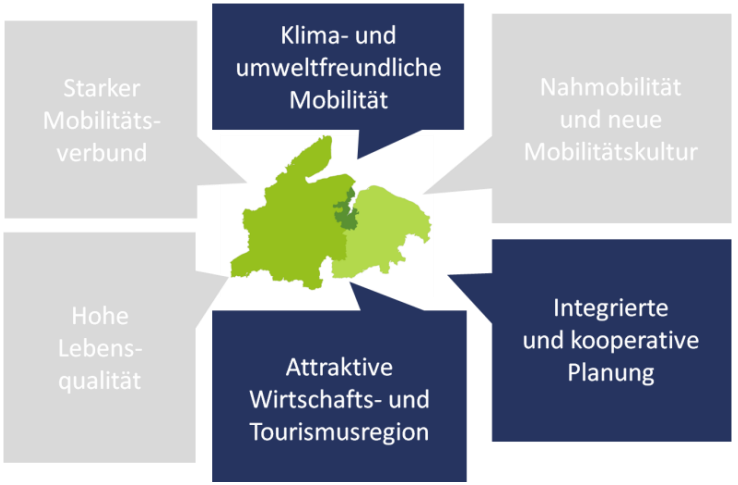
- Regionale Bewerbung des Probeangebots „Lasten klimaschonend transportieren“ des DLR-Institut für Verkehrsforschung durch Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Kammern und die KielRegion
- Vorhaltung von innerstädtischen Flächen für Micro-Hubs und Paketstationen für Retourensendungen
- Ansprache der Deutschen Post zur Erprobung des Cubicycles in der Region durch die KielRegion
- Auswahl eines geeigneten Standortes als Pilotprojekt für einen Micro-Hub

## Beschreibung

Die Logistik von Warensendungen ist durch ein steigendes Lieferaufkommen und durch eine Diversifizierung in der zeitlichen Zustellung geprägt. Kurze und bedarfsgerechte Lieferzeiten verringern dabei die Bündelungsfähigkeit bei der Zustellung.

E-Lastenräder leisten bei kleinteiligen und handhabbaren Waren einen wichtigen Beitrag für eine $CO_2$-neutrale Lieferkette und für eine reduzierte Flächeninanspruchnahme. Regional kann der Einsatz von Lastenrädern im Lieferverkehr durch die Ausweitung von Probeangeboten unterstützt werden. Durch das Förderprojekt „Lasten klimaschonend transportieren“, das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom DLR-Institut für Verkehrsforschung angeboten wird, können Unternehmen klimaneutrale Transporte mit Lastenrädern für 3 Monate testen und Erfahrungen sammeln.

Als systematischer Ansatz sollen in der Region die Einrichtung von Micro-Hubs, die als zentrale Verteilerknoten mit Depots fungieren, in innerstädtischen Bereichen erprobt werden. Durch Micro-Hubs wird eine zentrale Warenanlieferung ermöglicht, von der aus die Feinverteilung durch Lastenräder oder andere E-Fahrzeuge organisiert werden kann. Für die perspektivische Etablierung von Micro-Hubs bedarf es der Flächenvorhaltung in der Landeshauptstadt Kiel und in den Mittelzentren der Region. Als Pilotprojekt ist die Erprobung in der Kieler Innenstadt denkbar.




## Wirkungen und Effekte

- Innovation
- Imagegewinn
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Effizienz

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.3.6 $CO_2$-neutrale Wirtschafts- und Lieferverkehre, C.1.5 regionaler Lastenradverleih, C.3.4 klimaneutrale Fahrzeuge in Fuhrparks, C.3.5 Koordination der Nutzung finanzieller Fördermittel

**Beispiele** Lastenrad-Testangebot „Lasten klimaschonend transportieren“ [92] | DHL-Cubicycle [104]

**Pilot** Etablierung eines Micro-Hubs in der Landeshauptstadt Kiel im Bereich der Holstenstraße

**Kosten**

Testangebot ist kostenlos, Kosten für die Umsetzung eines Pilotprojekts

**Fördermöglichkeiten** Nationale Klimaschutzinitiative

**Akteure** Wirtschaftsförderungen, Kammern und KielRegion, Gewerbevereine

# C.2.5 Neugestaltung innerstädtischer Lieferzonenbereiche

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Einführung von Zufahrtsverboten für Wirtschaftsverkehre mit Verbrennungsmotoren in Bereichen von Zentren und Ausweitung der Lieferzonenbereiche.

## Bausteine

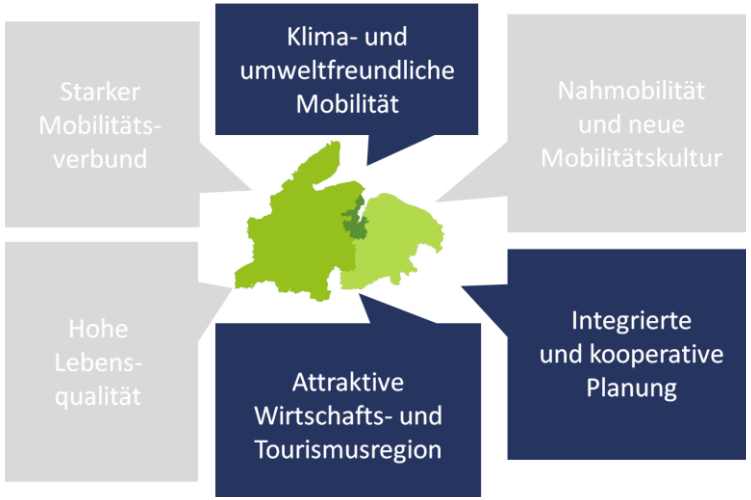
- Identifizierung möglicher innenstädtischer Bereiche und Zentren für Lieferzonen durch die Kommunen
- Beteiligung von Anwohnern, Einzelhändlern sowie Gewerbevereinen bei der Planung und Durchführung von Informationsveranstaltungen zu den Möglichkeiten der Umgestaltungen
- Erstellung von Anfahrtsrouten und Einrichtung von Lieferzonenbereichen im Umfeld der Fußgängerzonen und an Geschäftsstraßen
- Entwicklung neuer Lieferkonzepte mit der Prüfung von Zu- und Durchfahrtsverboten für Wirtschaftsverkehre oder stärkerer Begrenzung von Liefer- und Ladezeiten in Fußgängerzonen
- Optimierung der Wirtschaftsverkehre und Optimierung der Liefer- und Ladezeiten

## Beschreibung

Liefer- und Zustellverkehre können zu Konfliktsituationen im öffentlichen Raum führen. Sie müssen für den stationären Handel gleichzeitig reibungslos funktionieren. Dafür bedarf es der Entwicklung neuer Lieferkonzepte und einer gesteuerten Verkehrsführung. Damit können z. B. in Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen eine konsequente Zufahrtsbeschränkung geprüft und Lieferverkehre zeitlich gebündelt werden. Lieferzonenbereiche im direkten Umfeld der Fußgängerzonen und Zentren ermöglichen eine durchgehende Zustellung, auch ohne dass die Zustellfahrzeuge direkt vor die Geschäfte fahren. Es werden z. B. Verkehrsbehinderungen durch das Parken in der 2. Reihe vermieden und die Erreichbarkeit der Geschäfte für den Wirtschaftsverkehr verbessert. Für die Innenstädte und Zentren ergeben sich dadurch Spielräume, Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche auszuweiten und die Attraktivität zu erhöhen.

Die erhöhte Entscheidungskompetenz von Kommunen bei der Einführung von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen durch das Elektromobilitätsgesetz, ermöglicht $CO_2$-neutrale Antriebstechnologien im Lieferverkehr zu privilegieren (vgl. C.3.3). Dadurch können als Anschubförderung Zufahrtsbereiche auch ausschließlich für $CO_2$-neutrale Fahrzeuge freigegeben werden. Die Beschränkung der Durchfahrt kann als Übergangslösung genutzt werden, um langfristig eine vollständige Zufahrtsbeschränkung einzuführen.

*Lieferzonenbereich in Dortmund*




## Wirkungen und Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Sensibilisierung der Akteure

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.6 Lkw-Führungsnetz in Kiel und Umland, C.3.6 $CO_2$-neutrale Wirtschafts- und Lieferverkehre, C.3.4 klimaneutrale Fahrzeuge in Fuhrparks

**Beispiele** Lieferzeitbegrenzung in den Fußgängerzonen der Erfurter Altstadt [105]

**Pilote** Innenstadtbereiche mit Einkaufzonen in den Städten Rendsburg, Plön, Eckernförde und Kiel

**Kosten**

Je Bereich/Einkaufsstraße

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Ämter, Städte und Gemeinden, Einzelhändler, Gewerbevereine, Anwohner*innen, KielRegion, Kammern, Handelsverband Nord, IHK, Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V., Wirtschaftsförderungen

# C.2.6 Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

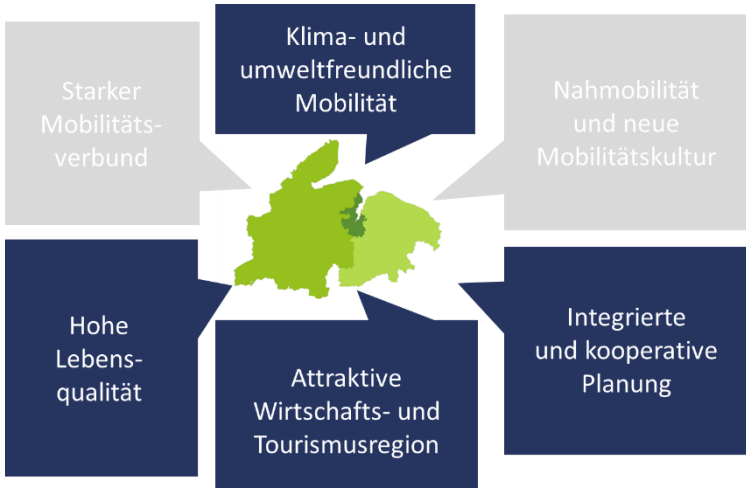
Um Lkw-Verkehre sicher und verträglich abzuwickeln, gleichzeitig die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte leistungsfähig zu gewährleisten wird ein Lkw-Führungsnetz in Kiel und Umland etabliert.

## Bausteine

- Modellbasierte Ermittlung von Quell- und Zielverkehren im Wirtschaftsverkehr und Ermittlung geeigneter Straßenräume für ein Führungsnetz
- Abstimmung des Routenkonzepts mit Gewerbetreibenden und Distributoren
- Beschilderung und Kommunikation über Karten- und Navigationsdienste
- Ertüchtigung der Korridore für die besonderen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit
- Ggf. punktuelle Verkehrsbeschränkungen auf parallelen Achsen unter Sicherung der Erreichbarkeit
- Ggf. dynamische Steuerung der Lkw-Verkehre im Rahmen eines reg. Verkehrsmanagementsystems

## Beschreibung

Ein starker Wirtschaftsraum ist stets auch durch starke Wirtschaftsverkehre mit Fahrzeugen verschiedener Größenklassen geprägt. Durch die Wertschöpfungsprozesse werden Arbeitsplätze und Standortfaktoren gesichert, aber auch Verkehre induziert, die im Sinne einer effizienten Verkehrsabwicklung ihre Ziele schnell erreichen können sollten. Demgegenüber stehen die Anforderungen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Schadstoffreduktion. Insbesondere der Schwerverkehr stellt im Zusammenspiel mit Rad- und Fußverkehr ein Problem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und im Kontext eng bebauter Straßen und Räume eine Lärm- und Emissionsquelle dar. Ziel eines Lkw-Führungsnetzes muss es sein, die Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr zu sichern, aber die Gefahrenquellen und Belastungen durch eine intelligente Führung zu minimieren. Durch eine Bündelung von Lkw-Verkehren auf geeigneten Korridoren, können sensiblere Bereiche entlastet werden. Die Routen des Lkw-Führungsnetzes werden verkehrssicherheitstechnisch ertüchtigt und gewährleisten eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Das Konzept ist mit den Unternehmen und Gewerbetreibenden abzustimmen. Das Führungsnetz sollte durch Beschilderung und ggf. Verkehrsbeschränkungen auf der einen und durch Zusammenarbeit mit Navigations- und Kartendiensten auf der anderen Seite verständlich und klar kommuniziert werden.




## Wirkungen und Effekte

- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Verkehrssicherheit
- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Lkw-Führungsnetz Bremen [106] | Lkw-Stadtplan Dresden [107]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.2 Regionales Verkehrsmanagementsystem

## Kosten

Pro Jahr

## Fördermöglichkeiten

## Akteure

LH Kiel, Wirtschaftsförderungen, IHK zu Kiel, Unternehmen und Betriebe

# C.2.7 Erhalt von Gleisanschlüssen und Prüfung von Erweiterungen

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

**Zusammenfassung:**

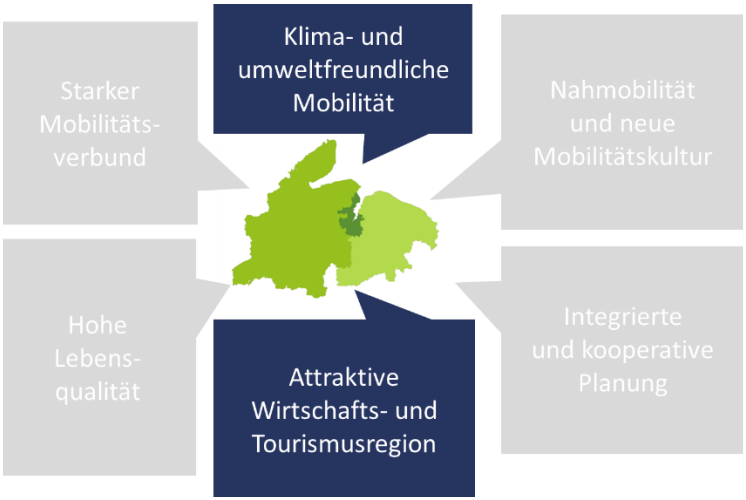
Gleisanschlüsse werden als Standortfaktor für Neuansiedlungen von Unternehmen gesichert, Rückbauten sollen verhindert werden.

**Bausteine**

- Erstellung eines Katasters vorhandener, auch ungenutzter, Gleisanlagen in bestehenden Gewerbegebieten und an Potenzialflächen durch die Gebietskörperschaften
- Freihaltung der Trassen bzw. Verhinderung des Rückbaus bei intakten Anlagen
- Vermarktung des Standortvorteils im Zuge der Flächenentwicklung, Berücksichtigung im Planungsdialog
- Einbezug der vorhandenen Infrastruktur in Überlegungen für ein regionales Logistik-System oder Verbesserungen im ÖPNV

**Beschreibung**

Der Schienengüterverkehr hat seit den 1990er-Jahren einen drastischen Rückgang an Verladestellen erlebt. Hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen konzentriert sich das Netz heute nur noch auf wenige Verladestellen. Durch die Verwendung von Containern und die Verfügbarkeit des kombinierten Verkehrs besteht für viele Betriebe gegenüber dem kleinteiligen Direktversand häufig eine Alternative mit kürzeren Transportzeiten und hoher Frequenz, wohingegen viele Großbetriebe mit entsprechendem Potenzial oder Unternehmen mit Gefahrgut-Handling auf einen Gleisanschluss angewiesen sind. Die bestehenden Gleisanschlüsse sollten jedoch, auch wenn derzeit kein Nutzungsbedarf besteht, erhalten und ein Rückbau verhindert werden. Einerseits kann damit ein Standortfaktor für mögliche Neuansiedlungen geboten, andererseits aber auch die Option offen gehalten werden über die Gleisanlagen z. B. eine kleinteilige Verteilung von Gütern in der Region zu ermöglichen, wie beispielsweise im Abbringerverkehr von den Terminals des kombinierten Verkehrs. Auch in Überlegungen für eine Verbesserung des ÖPNV, wie im Sinne eines Bus Rapid Transit oder einer Tram, sind ungenutzte Gleisanlagen als Trassierungen, z. B. in Richtung Wellsee, einzubeziehen (vgl. B.1.1).




**Wirkungen und Effekte**

- Erreichbarkeit als Standortvorteil
- Synergien für Verbesserungen im ÖPNV

**$CO_2$-Einsparpotenzial**

**Beispiele**

**Schnittstellen und Bezugspunkte**

B.1.2 Stärkung der ÖV-Korridore in Kiel,
C.2.3 Ausweitung Kombinierter Verkehre

**Kosten**

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Wirtschaftsförderungen, Planungsdialog, Gebietskörperschaften, DB

# C.3.1 Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausbau der regionalen Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität und Erprobung von neuen Konzepten für Wohnquartiere.

## Bausteine

- Organisation von Vernetzungstreffen durch die KielRegion zum Austausch von Planungen
- Kooperation mit privaten Akteuren, Abstimmung mit interessierten Institutionen
- Nutzung der Checkliste zu Standortkriterien für den Ladeinfrastrukturausbau
- Akquise weiterer Standorte, Identifikation prioritärer Stellplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur durch kommunale Konzepte
- Erprobung neuer Konzepte für Lademöglichkeiten in Wohnquartieren ohne private Stellplätze (z. B. Laden über Laternenmasten, Inselladesäulen mit intelligenter Schaltung)
- Nutzung finanzieller Fördermittel und bauliche Umsetzung, Integration in ein multimodales Zugangsmedium und Vermarktung

## Beschreibung

Der bedarfsgerechte Ladeinfrastrukturausbau in der Region ist für die zunehmende Nutzung von E-Pkws erforderlich, da die Verfügbarkeit von Ladepunkten an zentralen Zielorten eine wesentliche Voraussetzung bildet, um Nutzungshemmnissen, wie der noch üblichen „Reichweitenangst", zu begegnen. Die Region kann über einen zügigen Ladeinfrastrukturausbau und die Elektromobilitätsförderung ein innovatives und nachhaltiges Image aufbauen. Konkret ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum prioritär in zentralen Orten, starken Wirtschafts- und Tourismusstandorten sowie an stark frequentierten Einzelhandels- und Versorgungszentren voranzutreiben. Über einen regional abgestimmten Ladeinfrastrukturausbau wird sichergestellt, dass Investitionen effizient und bedarfsgerecht erfolgen. Für die Ausweitung der Standorte sind Kriterien anzuwenden, wie z. B. die ausreichende Frequentierung, Publikumswirksamkeit und lokal gegebene Schnittstellen zu anderen Nutzungen sowie auch die städtebauliche Verträglichkeit.

Bei Neubauvorhaben sind Landemöglichkeiten bei der Planung direkt zu berücksichtigen, da insbesondere die Nachrüstung mit hohen Kosten verbunden ist. Für Lademöglichkeiten in Wohnquartieren, bei denen keine privaten Stellplätze vorhanden sind, ist die Entwicklung und Erprobung von neuen Systemen notwendig. Die KielRegion kann für die Erprobung von Systemen bewerben, um die Entwicklung von Lösungen zu unterstützen und eine Pionierrolle einzunehmen.

## Wirkungen und Effekte

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Imagegewinn
- Innovation

## $CO_2$-Einsparpotenzial

Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

**Beispiele**

EKSH Förderung in Schleswig-Holstein [108] | Modellkommune für intelligente Ladeinfrastruktur, Bensheim [109] | Praxisleitfaden „Elektromobilität in Deutschland", Beispiel Standortkriterien in Hamburg und Checkliste in Berlin für Antragsunterlagen [110]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.3.5 Finanzieller Fördermittel, C.3.4 Klimaneutrale Fahrzeuge in Fuhrparks, vgl. Strategie $CO_2$-neutrale Antriebe

**Kosten**

Gesamtkosten für die Region; je Ladesäule Gesamtinvestitionen zwischen ca. 10.000 (AC Ladesäule) und 35.000 € (DC Ladesäule)

**Fördermöglichkeiten**

Maßnahmenpaket der Bundesregierung zum Ladeinfrastrukturausbau, Förderrichtlinie Elektromobilität, Kommunalrichtline 2015/16, Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen

**Akteure**

Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion, Stadtwerke und Netzbetreiber, private Akteure, EKSH, Wirtschaftsförderungen

# C.3.2 Ausweitung klimaneutraler Fahrzeuge im ÖPNV

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ➤➤➤

## Zusammenfassung

Ausweitung von klimaneutralen Fahrzeugen im ÖPNV, um perspektivisch die Umstellung des städtischen und regionalen Bus- sowie Schienenverkehrs zu erreichen.

## Bausteine

- Ansprache der Verkehrsbetriebe Plön und der Autokraft zur Erprobung klimaneutraler Fahrzeuge im regionalen Busverkehr durch die regionalen ÖPNV-Aufgabenträger
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den Einsatz (lokal) emissionsfreier Busse im regionalen Busverkehr mit der Ermittlung potenzieller Strecken in der Region
- Auswahl einer geeigneten Linie für die Erprobung des Einsatzes eines klimaneutralen Fahrzeugs
- Erwerb eines klimaneutralen Fahrzeugs für den Einsatz im regionalen Busnetz
- Langfristig systematische Umstellung der Fahrzeugflotten oder Umstellung auf andere Systeme mit klimaneutralen Antrieben
- Ansprache der Landesebene zur Ausweitung der Elektrifizierung des Bahnnetzes

## Beschreibung

Durch die Umsetzung der regionalen ÖPNV-Strategie wird sich in der KielRegion die Verkehrsleistung im ÖPNV bis zum Jahr 2035 potenziell verdoppeln und eine Umstellung auf klimaneutrale Antriebe erforderlich machen, um die Klimaschutzziele erreichen zu können. In der Region laufen bereits Aktivitäten zur Nutzung (lokal) emissionsfreier Fahrzeuge im ÖPNV. Die KVG hat ein Strategiepapier zur vollständigen Umstellung der Linienbusse auf elektrische Antriebe bis zum Jahr 2040 erstellt und setzt bereits im Jahr 2017 zehn Hybrid-Gelenkbusse auf der Linie 11 ein.

Neben der Ausweitung im städtischen Busverkehr bedarf es im regionalen ÖPNV der Erprobung von klimaneutralen Antrieben, um auch in diesem Bereich perspektivisch eine Umstellung der Fahrzeuge erreichen zu können. Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die Erprobung der neuen Technologie und damit der Aufbau von Knowhow soll durch die Initiierung von Pilotprojekten in der KielRegion unterstützt werden. Ebenfalls bedarf es perspektivisch der vollständigen Umstellung der Antriebe im Schienenverkehr auf klimaneutrale Antriebe.

Hybridbus in Flensburg

## Wirkungen und Effekte

- Vorbildfunktion
- Imagegewinn
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Innovation
- Touristische Attraktivität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ ■

Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

**Beispiele** SaxHybrid PLUS, Erprobung schnellladbarer Hybridbusse [111] | Einsatz eines Elektrobusses im Liniennetz der Sylter Verkehrsgesellschaft [102] | Ausschreibung der NAH.SH für die neue Generation emissionsfreier Triebwagen für nicht-elektrifizierte Bahnstrecken

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.1.3 Einführung von vertakteten "RegioBussen", C.3.5 Zentrale Koordination der Nutzung finanzieller Fördermittel

**Kosten** ■ ■ ■ ■ □

Für die Beschaffung eines E-Busses

**Fördermöglichkeiten** Förderrichtlinie Elektromobilität, KfW-Umweltprogramm, Kommunalrichtline 2015/16

**Akteure** ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise, Verkehrsbetriebe Kreis Plön, Autokraft, KVG, NAH.SH

# C.3.3 Erprobung von Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Zeitliche begrenzte Erweiterung und Erprobung von Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum als Anschubförderung für E-Autos in der Region.

## Bausteine

- Informationsbereitstellung zu Möglichkeiten der Einführung von Privilegien durch die KielRegion
- Einführung bzw. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung mit Kostenbefreiung/-reduzierung für E-Fahrzeuge in Städten und größeren Gemeinden der Region
- Planung eines Neubaugebietes mit Erprobung einer Zufahrtsbeschränkung in einem Teilbereich
- Identifizierung eines touristischen Bereichs für ausschließliche Freigabe für E-Fahrzeuge
- Vermarktung der Pilotprojekte und Evaluierung der Wirkungen sowie Anpassung mit zunehmenden Marktanteilen
- zeitliche Beschränkung der Privilegierung als Anschubförderung

## Beschreibung

Das Elektromobilitätsgesetz ermöglicht Städten und Gemeinden Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum einzuführen. Zur Förderung der Nutzung von E-Fahrzeugen leisten Privilegien einen Beitrag, auch um die Sichtbarkeit für die Elektromobilität zu erhöhen. Gleichzeitig sind sie im Hinblick auf eine Konkurrenzwirkung zum Mobilitätsverbund abzuwägen und v. a. als zeitliche Übergangslösung zu begreifen. Privilegien wie z. B. die Freigabe von Busspuren, die sich zu Lasten des ÖPNV auswirken, sollten nicht umgesetzt werden.

Die Landeshauptstadt Kiel hat für $CO_2$-arme Fahrzeuge vergünstigtes und kostenfreies Parken auf öffentlich bewirtschafteten Flächen eingeführt. Das vergünstigte Parken ist für Fahrzeuge mit einem $CO_2$-Austoß bis zu 100g/km (2017 angepasst) möglich. Die weitere Begrenzung der Freigabe für ausschließlich klimaneutrale Fahrzeuge stärkt die Nutzung der Elektromobilität. Die Einführung der Privilegierung in den Städten und größeren Gemeinden erweitert regional die Anreize zur Umstellung auf elektrische Fahrzeuge.

Die Möglichkeit Zu- und Durchfahrten ausschließlich für E-Fahrzeuge freizugeben, muss geprüft und erprobt werden. Bei der Planung von Neubaugebieten in der Region sollte geprüft werden, ob Teilbereiche für eine ausschließliche Zufahrt mit E-Fahrzeugen eingerichtet werden können. Die Erprobung ermöglicht Wohnen in luftschadstoff- und lärmreduzierten Quartieren und kann für bestimmte Zielgruppen attraktiv sein. Außerdem eignen sich auch touristische Bereiche, bei denen das Image und der Erholungsfaktor im Vordergrund stehen.

## Wirkungen und Effekte

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Innovation
- Imagegewinn

## $CO_2$-Einsparpotenzial

Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.3.4 Etablierung eines integrierten Parkraummanagements

**Beispiele** Frei-Parken Plakette für $CO_2$-arme Fahrzeuge in Kiel [113]

**Pilote** Erprobung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Eckernförde und der Stadt Rendsburg

**Kosten** Wegfallende Parkeinnahmen durch Befreiung von Fahrzeugen können durch Erhöhung der allgemeinen Parkkosten kompensiert werden

**Fördermöglichkeiten** Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

**Akteure** Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion, LTOs, Kammern, lokale Unternehmen und Betriebe, Wirtschaftsförderungen

# C.3.4 Nutzung von klimaneutralen Fahrzeugen in Fuhrparks

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausweitung der Nutzung von klimaneutralen Fahrzeugen bei Dienstfahrten von öffentlichen Verwaltungen und Institutionen.

## Bausteine

- Ansprache der Verwaltungen und Bereitstellung von Informationen durch die KielRegion
- Umstellung der Dienstfahrzeuge von öffentlichen Verwaltungen auf E-Autos als Vorbildfunktion
- Erweiterung des Fuhrparks durch Pedelecs und E-Lastenräder (Stadt- und Kreisverwaltungen, Ämter, Wirtschaftsförderungsgesellschaften)
- Ausweitung der E-Carsharing-Stationen in Kooperation mit lokalen Betrieben und öffentlichen Verwaltungen zur gemeinsamen Nutzung
- Ansprache von Betrieben und Unternehmen mit Informationsbereitstellung zu klimaneutralen Fahrzeugen durch die Kammern und Wirtschaftsförderungsgesellschaften

## Beschreibung

Die Nutzung von Elektrofahrzeugen wird im privaten Bereich subjektiv häufig noch als alltagsuntauglich (Reichweitenangst) wahrgenommen und ist entsprechend noch nicht weit verbreitet.
Die öffentlichen Verwaltungen und Institutionen können durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen bei Dienstfahrten eine Vorbildfunktion einnehmen. Neben dem kommunalen Einfluss durch regulatorische, konzeptionelle und infrastrukturelle Maßnahmen erhöht die Nutzung die Sichtbarkeit von Elektromobilität und verdeutlicht die Praxistauglichkeit von E-Fahrzeugen. Mit einer Reichweite von über 100 km von Elektroautos können die meisten regionalen Dienstfahrten auch ohne Zwischenladung durchgeführt werden. Die Nutzung ist über die Beschaffung eigener Fahrzeuge oder durch die Ausweitung von E-Carsharing-Standorten möglich.
Zudem ist auch der Einsatz von Elektro-Diensträdern und E-Lastenrädern für Wege bis zu 20 km eine Option, um klimafreundliche Elektromobilität in öffentlichen Verwaltungen und Institutionen auszuweiten. Gesammelte Erfahrungen können für die Beratung interessierter Unternehmen genutzt werden und Multiplikationseffekte erzielen. Die KielRegion erstellt dazu Informationsmaterialen, die von den Kammern und Wirtschaftsförderungsgesellschaften für die Ansprache von Unternehmen und Betrieben in der Region mit der genutzt werden können.

## Wirkungen und Effekte

- Vorbildfunktion
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Imagegewinn
- Innovation
- Inter- und Multimodalität
- Gesundheitsförderung

**$CO_2$-Einsparpotenzial**

Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

**Beispiele** Nutzung eines E-Fahrzeugs für Dienstfahrten in der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde [114] und der Kreisverwaltung Plön [115] | Region Stuttgart, Modellregion für nachhaltige Mobilität [116]

**Pilot** Stadt Preetz

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.1.2 Ausweitung von Carsharing-Angeboten, C.3.5 Koordination der Nutzung von Fördermitteln, D.2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

**Kosten**

Für die Anschaffung eines E-Fahrzeugs incl. einer Ladestation

**Fördermöglichkeiten** PTJ-Förderung über das Klimaschutzteilkonzept, Maßnahmenpaket der Bundesregierung zum Ladeinfrastrukturausbau, Förderrichtline Elektromobilität, Energie- und Klimafonds, KfW-Umweltprogramm, Kommunalrichtline 2015/16,

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, Wirtschaftsförderungen , Kammern

# C.3.5 Koordination zur Nutzung finanzieller Fördermittel

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Regionale Beratung zu finanziellen Fördermöglichkeiten im Bereich der Elektromobilität und gemeinsam koordinierte Antragstellungen.

## Bausteine

- Etablierung einer Beratungsstelle für Fördermöglichkeiten auf der regionalen Ebene (vgl. D.1.1) in Zusammenarbeit mit der WTSH
- Beratung der Kommunen durch die KielRegion zu Kriterien für die öffentliche Ladeinfrastruktur für lokale Standorte als Vorstufe für die Planung
- proaktive Ansprache der Städte und Gemeinden und Informationsbereitstellung
- Hilfestellung, Koordination und Organisation gemeinsamer Antragstellungen
- Zentrale Fahrzeugbeschaffung und Durchführung gemeinsamer Projekte im Bereich Elektromobilitätsförderung

## Beschreibung

Die Elektromobilität wird seit ein paar Jahren zunehmend in den Bereichen Ladeinfrastrukturausbau, Fahrzeugbeschaffung und Forschung und Entwicklung durch unterschiedliche finanzielle Fördermittel unterstützt. Die Landeskoordination Elektromobilität SH stellt zentral Informationen zu Förderprogrammen bereit und unterstützt bei innovativen Aktivitäten. Für die Multiplikation der Informationen und die operationelle Umsetzung in den Kommunen ist die regionale Ebene von Bedeutung.

Verschiedene Fördermöglichkeiten, wie z. B. die Förderrichtlinie Elektromobilität, sind auf die Inanspruchnahme, also Beantragung gleichzeitig mehrerer Fahrzeuge ausgelegt. Dieser Umfang kommt für kleinere Verwaltungen alleine nicht in Frage. Durch gemeinsame Anträge erhöht sich die Zugänglichkeit zu Förderprogrammen und reduziert den individuellen bürokratischen Aufwand in den Kommunen. Zudem sind bei der gemeinsamen Beschaffung von Fahrzeugen potenziell andere Konditionen erzielbar. Durch die regionale Hilfestellung bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln im Bereich Elektromobilität wird der Verwaltungsaufwand reduziert und Barrieren abgebaut.

Das Regionale Mobilitätsmanagement fungiert als Schnittstelle zwischen der WT.SH und den Kommunen in den Bereichen, die nicht von der WT.SH abgedeckt werden. Durch einen engen Austausch können Doppelstrukturen verhindert werden.

## Wirkungen und Effekte

- verbesserter Zugang zu Förderprogrammen
- Sensibilisierung der Akteure
- Aufbau von Knowhow
- Innovation
- Effizienz

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

Landeskoordinationsstelle Elektromobilität Schleswig-Holstein mit den Leistungen: Vernetzung von Know-How-Trägern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, Information zu Förderprogrammen zur Elektromobilität und Unterstützung und Begleitung innovativer Aktivitäten / konkreter Projektansätze im Bereich der Elektromobilität [117]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.1 Regionales Mobilitätsmanagement, C.3.1 Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur, C.3.4 Nutzung von klimaneutralen Fahrzeugen in Fuhrparks

**Kosten**

Für die Personalressourcen

**Fördermöglichkeiten**

Förderrichtlinie Elektromobilität, Energie- und Klimafonds, KfW-Umweltprogramm, Kommunalrichtlinie 2015/16

**Akteure**

WT.SH, KielRegion, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, Wirtschaftsförderungen

# C.3.6 $CO_2$-neutrale Liefer- und Wirtschaftsverkehre

*ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: $CO_2$-neutrale Antriebe*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Systematische Förderung $CO_2$-neutraler Liefer- und Wirtschaftsverkehre durch Berücksichtigung bei Ausschreibungen und Auftragsvergaben.

## Bausteine

- Ansprache der Unternehmen und Betriebe durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaften und Kammern
- Berücksichtigung „klimafreundliche Mobilität“ als ein Kriterium bei der Auftragsvergabe und in Ausschreibungen von öffentlichen Stellen
- Regionale Auszeichnung für Unternehmen und Betriebe, die im Bereich klimafreundliche Mobilität aktiv sind
- Ansprache und Kooperation mit der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und der Fachhochschule Kiel im Bereich Forschung und Entwicklung
- Gemeinsame Bewerbung als Modellkommune für klimaneutrale Wirtschafts- und Lieferverkehre

## Beschreibung

Die Ausweitung von Elektrofahrzeugen im Wirtschaftsverkehr ist eine zentrale Maßnahme zur Reduktion von Emissionen. Bundesweit laufen unterschiedliche Modellprojekte zur Erprobung klimaneutraler Liefer- und Wirtschaftsverkehre.

Die Umstellung von gewerblichen Fahrzeugflotten oder -teilen kann durch ein intelligentes Fuhrparkmanagement auch betriebswirtschaftliche Vorteile erzielen (vgl. D.2.3). Eine regionale Aktivierung soll durch die direkte Ansprache der Verwaltungen, Unternehmen und Betriebe sowie die Bereitstellung von Informationen erzielt werden.

Die Investition in neue Antriebstechnologien sollte durch die öffentlichen Verwaltungen unterstützt werden. Zur Förderung klimafreundlicher Liefer- und Wirtschaftsverkehre sollten bei Auftragsvergaben und Ausschreibungen Dienstleister mit $CO_2$-neutralen Fahrzeugen in der Region gezielt ausgewählt werden. Die klimafreundlichen Liefer- und Wirtschaftsverkehre betreffen die Umstellung der Antriebstechnologien oder auch den Einsatz von Lastenrädern (vgl. C.2.4).

Der Forschungs- und Entwicklungsbedarf ist insbesondere bei den Wirtschafts- und Lieferverkehren noch hoch. Die Region könnte sich auf Förderaufrufe für die klimafreundliche Mobilität im Wirtschaftsverkehr bewerben und die Entwicklung und Forschungsarbeit als Modellregion unterstützen. Potenzial ist auch durch die Wissenschaftsstandorte gegeben.

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn
- Vorbildfunktion
- Lärm- und Luftreduzierung
- Innovation
- Sensibilisierung der Akteure
- regionale Wertschöpfung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

**Beispiele** E-Scooter bei der Deutschen Post [118] | Nutzung eines E-Fahrzeugs beim Malerbetrieb Heuschert

## Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.4 Etablierung von Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr, C.3.4 Nutzung von klimaneutralen Fahrzeugen in Fuhrparks, D.2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

**Kosten**

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten** Maßnahmenpaket der Bundesregierung zum Ladeinfrastrukturausbau, Förderrichtlinie Elektromobilität, Energie- und Klimafonds, KfW-Umweltprogramm, Kommunalrichtlinie 2015/16

**Akteure** Wirtschaftsförderungen, Kammern, Gewerbevereine, Unternehmen und Betriebe, KielRegion, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, Hochschulen

# D.1.1 Regionales Mobilitätsmanagement

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Einführung eines regionalen Mobilitätsmanagements für die direkte Umsetzung von Maßnahmen und zur integrativen und kooperativen Bearbeitung des Themas Mobilität.

## Bausteine

- Beschluss zur Umsetzung des Konzepts durch die Selbstverwaltung der Gebietskörperschaften und den Aufsichtsrat der KielRegion GmbH
- Vorhabenbeschreibung und Antragstellung der KielRegion beim Fördermittelgeber
- Stellenausschreibung, ggf. zu unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten
- fachlich-inhaltliche Umsetzung des Masterplans
- Zusammenarbeit mit den Verwaltungen durch Teilnahme an Verwaltungsrunden sowie mit der NAH.SH
- Verstetigung des regionalen Mobilitätsmanagements
- ggf. Ausgliederung ausgewählter Arbeitsbereiche im Bereich Mobilität in die gemeinsame Struktur

## Beschreibung

Die Umsetzung des Masterplans Mobilität für die KielRegion erfordert zeitnah eine operative Schnittstelle der Gebietskörperschaften im Bereich klimafreundlicher Mobilität. Ein zentrales Ergebnis des Masterplanes ist der Bedarf, ein gemeinsames Mobilitätsmanagement in der Region zu etablieren und dadurch die Kooperation zu stärken. Dafür sollen schon existierende und gut funktionierende Strukturen genutzt und keine Doppelstrukturen aufgebaut werden. Neben dem Regionalmanagement soll dafür ein Regionales Mobilitätsmanagement als Aufgabenfeld bei der Kiel Region GmbH angesiedelt werden.

Durch die regionale Bearbeitung werden Doppelstrukturen vermieden und spezialisiertes Knowhow in der Region vorgehalten. Eine enge Kooperation mit anderen Fachplanungen (Stadt- und Kreisplanung, Wirtschaftsförderungen etc.) gewährleistet einen interdisziplinären Mehrwert für die Region. Ein regionales Mobilitätsmanagement muss gleichzeitig eng in die Verwaltungsabläufe der Gebietskörperschaften eingebunden werden, um prozessbegleitend Aufgaben wahrnehmen zu können. Ebenso ist eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit den landesweiten Strukturen und Aktivitäten der NAH.SH erforderlich. Für ein regionales Mobilitätsmanagement besteht für die ersten 2-3 Jahre die Möglichkeit, Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Parallel dazu wird empfohlen die Verstetigung des Regionalen Mobilitätsmanagements vorzubereiten, um die regionale Bearbeitung von Mobilitätsthemen langfristig zu sichern.

## Wirkungen und Effekte

- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- interkommunale / regionale Kooperation
- Effizienz in Abstimmung und Planung
- Verbesserter Zugang zu Fördermitteln
- Regionale Interessenvertretung ggü. höheren Planungsebenen und Zusammenarbeit

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Koordinierungsstelle Westfalen [119] | ivm GmbH [120]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.2 Weiterentwicklung der ÖPNV-Aufgabenträgerkooperation, Kapitel XY Gemeinsame Planungsstrukturen

**Kosten**

Pro Jahr für 3 Personalstellen incl. Sachmittel

**Fördermöglichkeiten** 65 % Förderung durch die Klimaschutzinitiative für die ersten zwei Jahre und 40 % im dritten Jahr, 25 % durch die AktivRegionen, Strukturfond der EA

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, NAH.SH, Wirtschaftsförderungen

# D.1.2 Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Weiterentwicklung und Vertiefung der ÖPNV-Aufgabenträger-Kooperation zur Umsetzung der regionalen ÖPNV-Strategie, perspektivisch ggf. auch Zusammenführung der Aufgabenträgerschaft

## Bausteine

- Verbesserung der Voraussetzungen bei allen Beteiligten in Bezug auf personelle Kapazitäten, das Verkehrsangebot sowie den Stellenwert des ÖPNV bei der Verwaltung und Politik
- Weiterentwicklung der vertraglichen Grundlagen zur Kooperation
- Gestaltung der Schnittstellen zwischen dem Regional- und Stadtverkehr auch im Rahmen der RNVPs
- Gemeinsame Positionierung ÖPNV-relevanter Projekte und Interessenlagen der KielRegion auf Landesebene und im Verbund NAH.SH
- Identifizierung und Umsetzung von Schlüssel- und Pilotprojekten der KielRegion mit ÖPNV-Bezug über die bisherigen Aktivitäten hinaus
- Koordination und ggf. gemeinsame Beauftragung von Untersuchungen auch in Kooperation mit der NAH.SH

## Beschreibung

Der ÖPNV bildet einen Schlüsselbaustein für eine klimafreundliche Mobilität und die Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung. Angesichts der starken Verkehrsverflechtungen zwischen der Landeshauptstadt und ihrem Umland (Quell-/Zielverkehre) hat die grenzüberschreitende Koordination der ÖPNV-Aktivitäten und regionale Aufwertung der ÖPNV-Qualität einen hohen Stellenwert. Eine systematische Zusammenarbeit der Aufgabenträger stärkt das Gesamtsystem ÖPNV.

Trotz der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Interessenlagen bedarf es einer effizienten Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualität für die Gesamtregion und einer Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen. Die Transparenz und Außendarstellung des ÖPNV-Angebots werden vor allem durch gemeinsame Qualitätsstandards, eine einheitliche Produktdifferenzierung und koordinierte Verkehrsangebote repräsentiert. Diese bilden auch einen maßgeblichen Faktor zum Abbau von Nutzungsbarrieren und zur nachhaltigen Förderung des ÖPNV. Aktivitäten auf Ebene der KielRegion können Impulscharakter für landesweite Konzepte ausüben oder umgekehrt kann die KielRegion die NAH.SH bei der Implementierung landesweiter Konzepte und Pilotprojekte unterstützen.

Mit der Verteilung der Ressourcenbedarfe von Modellprojekten (z. B. Mobilitätsstationen, klimaneutrale Antriebe, autonome ÖPNV-Fahrzeuge) auf „mehrere Schultern“ und einer gezielten Koordination von ÖPNV-Aktivitäten soll die ÖPNV-Förderung außerdem zügiger vorangetrieben und der Knowhow-Transfer erleichtert werden.

## Wirkungen und Effekte

- Weiterentwicklung von Knowhow
- Interkommunale / regionale Kooperation
- Effizienz in der Umsetzung von Projekten / Maßnahmen
- Bündelung regionaler Interessenlagen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

ÖPNV-Kooperation Region Flensburg mit gemeinsamen Nahverkehrsplan|
Perspektive : Nahverkehrsplanung Region Hannover und Region Frankfurt Rhein-Main

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.1 Regionales Mobilitätsmanagement

**Kosten**

Evtl. Synergien durch vertiefte Kooperation

## Fördermöglichkeiten

**Akteure**

ÖPNV-Aufgabenträger der Kreise und der LH Kiel

# D.1.3 Verstetigung der Akteursvernetzung

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Nutzung der Strukturen aus dem Erarbeitungsprozess des Masterplan Mobilität zur Fortsetzung der Akteursbeteiligung und –vernetzung.

## Bausteine

- Aufrechterhaltung des Projektteams mit fortlaufenden regelmäßigen Sitzungen
- Verstetigung des Fachplanungskreises in viertel- oder halbjährlichen Abständen mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten
- Fortführung des Projektbeirats zur kontinuierlichen Einbindung der verkehrspolitisch relevanten Verbände und Interessensvertretungen
- Optimierung der Beteiligungsstrukturen zur frühzeitigen Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgern
- themenspezifische Vernetzung von Akteuren (Runde Tische in Gewerbegebieten, Erfahrungsaustausch von ehrenamtlichen Initiativen, Labore u. ä.)

## Beschreibung

Im Erarbeitungsprozess des Masterplans wurden differenzierte Strukturen zur Beteiligung der unterschiedlichen Akteure geschaffen. Die Aufrechterhaltung dieser Strukturen ermöglicht eine Tragfähigkeit des Masterplans in der Umsetzungsphase, die Multiplikation von Erfahrungen und die Verstetigung von Netzwerken.

Das Projektteam des Masterplans wird für die Vorgehensweise und inhaltliche Abstimmung während des Umsetzungsprozesses und als Begleitung der Mobilitätsmanager aufrechterhalten.

Der Fachplanungskreis als Gremium für die Ämter und amtsfreien Städte kann durch den regelmäßigen Austausch Erfahrungen multiplizieren und so Projekte aktivieren. Über das Gremium können Informationen und Fördermöglichkeiten geteilt werden.

Im Projektbeirat werden für weitere Entscheidungsprozesse die verkehrspolitisch relevanten Akteure kontinuierlich eingebunden. Für die frühzeitige Einbindung der Politik sind die Strukturen zu optimieren, um die politischen Entscheidungsträger in einem stärkeren Umfang zu erreichen.

Darüber hinaus soll die themenspezifische Vernetzung von Akteuren gestärkt und der Erfahrungsaustausch unterstützt werden. Das (z. T. ehrenamtliche) Engagement erfährt dadurch Wertschätzung, Knowhow wird aufgebaut und multipliziert. Bestimmte Themenfelder bleiben dabei in den vorhandenen Zuständigkeiten (z. B. Thema ÖPNV bei den Aufgabenträgern).

## Wirkungen und Effekte

- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Information
- Sensibilisierung der Akteure

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

## Beispiele

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.1 Regionales Mobilitätsmanagement

**Kosten** ■ □ □ □ □

Jährlich für Organisations- und Veranstaltungskosten

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, Akteure

# D.1.4 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Durch Einführung eines multimodalen Zugangsmediums werden Nutzungswiderstände abgebaut werden.

## Bausteine

- Schrittweise Einführung eines regionalen Zugangsmediums (z. B. Fahrtberechtigungen auf dem Handy) für die KielRegion
- Kompatibilität mit einer landes- oder bundesweiten Lösung durch Einhaltung des gemeinsamen Standards des VDV sicherstellen
- Einbezug aller Verkehrsunternehmen, der Anbieter von Sharing-Systemen und ggf. weiterer Partner
- Prüfung der Optimierung, Vereinfachung und Herstellung verbesserter Gerechtigkeit im Tarifsystem (vgl. D.1.5)
- Nutzung der gewonnen Daten zur kontinuierlichen Verbesserung und Optimierung der Verkehrsangebote

## Beschreibung

Häufig scheitert die Nutzung des ÖPNV oder von Sharing-Systemen an intransparenten oder als ungerecht empfundenen Tarifsystemen, komplexen Anmeldevorgängen oder unterschiedlichen technischen Plattformen.

In vielen Regionen haben sich daher multimodale Zugangsmedien etabliert, bei denen der Anbieter (meist ein Verkehrsverbund oder ÖV-Betreiber) die Rolle des Integrators für die verschiedenen Dienstleistungen übernimmt und den Kund*innen eine einheitliche, transparente Abrechnung im Bestpreis-Verfahren ermöglicht. Mit dem Zugangsmedium können sowohl der ÖPNV, als auch Sharing-Systeme (Leihräder, Pkw) einer Region genutzt werden. In Ländern wie den Niederlanden oder Dänemark kann eine solche Karte sogar landesweit in allen Regionen und im Bahn-Fernverkehr, sowie für weitere Dienstleistungen genutzt werden, z. B. als Bezahlkarte. Die NAH.SH ist für die Einführung eines In/Out-Systems in Abstimmung mit dem HVV. Perspektivisch ist auch Niedersachsen verstärkt einzubeziehen. Mit einem entsprechenden Zugangsmedium entstehen im ÖPNV zahlreiche neue Möglichkeiten, zum Beispiel eine gerechtere Abrechnung nach Luftlinienlänge statt Zonen oder Relationen (vgl. D.1.5) oder genaue Nutzungsdaten zur Optimierung des Verkehrsangebots. Somit generiert die Einführung eines solchen Mediums auch einen erheblichen zusätzlichen Nutzen, der den Anfangsinvestitionen gegenüberzustellen ist. Ergänzt werden soll das neue Angebot durch das klassische Handy-Ticket und weiterhin durch analoge Vertriebsformen.

## Wirkungen und Effekte

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Inter- und Multimodalität
- Effizienz durch Digitalisierung
- Imagegewinn
- Synergien für Planung durch Datenverfügbarkeit
- Potenzial für zielgruppenorientierte Angebote (vgl. D.1.8)

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

OV-Chipkaart in den Niederlanden [121] | BOB-Ticket im VBN [122] | Leipzig mobil [123] | PlusCard in Münster [124]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.5 Weiterentwicklung des Tarifsystems

## Kosten

Für die Einführung eines digitalen Zugangsmediums

## Fördermöglichkeiten

## Akteure

NAH.SH, KielRegion, Verkehrsunternehmen, weitere Mobilitätsdienstleister

# D.1.5 Weiterentwicklung des Tarifsystems

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Die Weiterentwicklung des Tarifsystems auf Landes- oder Bundesebene sollte durch alle Akteure in der Region gebündelt eingefordert werden.

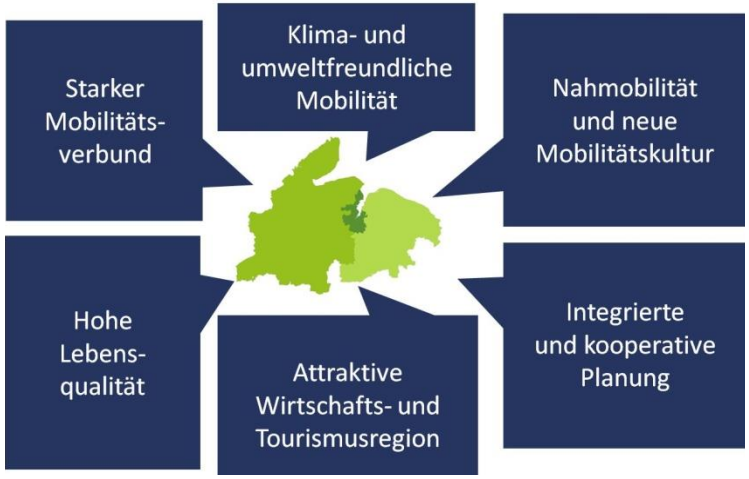
## Bausteine

- Entwicklung der regionalen Voraussetzungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems durch Einführung eines multimodalen Zugangsmediums (vgl. D.1.4)
- Abstimmung der Akteure in einem Arbeitskreis eTarif auf Verbundebene
- Einführung maßgeschneiderter regionaler Angebote als Pilot einer landes- oder bundesweiten Lösung
- Einwirken auf Akteure der Landes- und Bundesebene zur Einführung einer überregionalen Lösung unter Einhaltung der bekannten Standards (VDV-KA)
- Weiterentwicklung des Semestertickets

## Beschreibung

Mit dem SH-Tarif existiert bereits ein Tarifsystem, in welchem landesweit Busse und Bahnen mit einer Fahrkarte genutzt werden können. Die Einführung des SH-Tarifs beschränkte sich jedoch im Groben auf diese kombinierte Nutzbarkeit und schrieb im Kern die alten historisch gewachsenen Tarifsysteme mit einem komplexen Relationstarif fort. Die hierdurch entstehende Intransparenz und empfundene Ungerechtigkeit auf manchen Relationen wird häufig von potenziellen Nutzer*innen als Hauptgrund gegen die ÖPNV-Nutzung angeführt und von Bestandsfahrgästen ebenso beklagt.

Die Veränderung des Tarifgefüges in Schleswig-Holstein liegt außerhalb des Handlungsspielraums der Akteure in der Kiel-Region. Jedoch soll insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung eines multimodalen Zugangsmediums und den hiermit einhergehenden neuen technischen Möglichkeiten (vgl. D.1.4) das Zukunftsthema eTarife, z. B. mit Luftlinienabrechnung, auf Verbundebene angestrebt werden.




## Wirkungen und Effekte

- Abbau von Nutzungshemmnissen + Imagegewinn
- Potenzial für zielgruppenorientierte Angebote
- Innovation: Pioniercharakter für landes- und bundesweite Lösungen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.4 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums

**Kosten**

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** NAH.SH

# D.1.6 Einführung einer regionalen Gästekarte

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Einführung einer Gästekarte in der KielRegion zur Steigerung der Nutzung des Mobilitätsverbunds im Tourismus- und Freizeitverkehr.

## Bausteine

- Erweiterung des Pilotprojekts zur Einführung einer Gästekarte von der Westküste auf die KielRegion, perspektivisch auf Landesebene
- Einbezug aller Verkehrsunternehmen, der Anbieter von Sharing-Systemen und weiterer Mobilitätsdienstleiter
- Zusammenstellung vorhandener touristischer Mobilitätsangebote
- Kooperation im Gastgewerbe
- Bewerbung der Mobilitätsangebote und Informationsbereitstellung mit der Buchungsbestätigung
- Erprobung von Systemen des Gepäcktransports zu touristischen Unterkünften

## Beschreibung

Die zunehmende touristische Bedeutung der KielRegion führt bei der An- und Abreise sowie der Mobilität vor Ort zur Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens, da nur ein sehr geringer Anteil mit Öffentlichen Verkehrsmitteln anreist und der private Pkw zum überwiegenden Teil auch vor Ort für Ausflüge während des Aufenthalts genutzt wird.

Die Einführung einer Gästekarte, die eine kostenlose Nutzung des ÖPNVs ermöglicht, steigert die Attraktivität auf den privaten Pkw zu verzichten. Zudem erhöht die Gästekarte die touristische Attraktivität der Region. Durch die Ausweitung von Mobilitätsangeboten (z.B. Bikesharing-Angeboten vgl. C.1.4) und die Integration in eine Gästekarte wird die Erreichbarkeit von Tourismuszielen darüber hinaus auch ohne direkte ÖPNV-Anbindung mit dem Mobilitätsverbund verbessert. Eine stärkere touristische Nachfrage stärkt den regionalen ÖPNV bzw. Mobilitätsverbund und ermöglicht so Angebotsverbesserungen.

Die Vorbereitungen zur Erprobung einer Gästekarte an der Westküste könnten auf die KielRegion erweitert werden. Die Etablierung einer landesweiten Gästekarte durch das Land Schleswig-Holstein wird dadurch unterstützt und in der Region etabliert. Es bedarf zudem der Prüfung der saisonalen Angebotsausweitung auf einzelnen stark frequentierten touristischen ÖPNV-Verbindungen und Zusatzangeboten, wie beispielsweise der Fahrradmitnahme auf ausgewählten Strecken (vgl. B.2.5).

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Inter- und Multimodalität
- regionale Wertschöpfung
- zielgruppenorientierte Angebote
- Sensibilisierung der Akteure
- Push & Pull

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Entwicklung einer Gästekarte an der Westküste in Schleswig-Holstein | Konus Gästekarte [125] | Ostseecard (Prüfung : Weiterentwicklung zur Gästekarte) [126]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.6 Fahrradmitnahme auf ausgewählten ÖPNV-Relationen,
D.1.5 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums

## Kosten

Refinanzierung über die Anhebung der Kurtaxe

**Fördermöglichkeiten** NAH.SH

**Akteure** NAH.SH, KielRegion, Städte, Ämter und Gemeinden, Mobilitätsdienstleister, Beherbergungsbetriebe

# D.1.7 Landesweites Mobilitätsmarketing mit regionalen Schnittstellen

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Berücksichtigung regionaler Schnittstellen im Rahmen eines landesweiten Mobilitätsmarketings zur Stärkung des Mobilitätsverbunds.

## Bausteine

- Weiterentwicklung der landesweiten Verbundmarke als Mobilitätsmarketing für den Mobilitätsverbund
- Schaffung regionaler Schnittstellen im Mobilitätsmarketing für regionale Angebote in Abstimmung mit der landesweiten Dachmarke der NAH.SH und dem Marketing der Gebietskörperschaften (z. B. „Kieler Wege“)
- Ausbau der Kooperation unterschiedlicher Akteure (Verkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter, Initiativen etc.)
- Nutzung digitaler Medien (Apps, Social Media etc.) sowie Erstellung von Flyern und Broschüren
- Durchführung von Kampagnen und Aktionstagen

## Beschreibung

Der Mobilitätsverbund erreicht seine Qualität durch die Verknüpfung und in Ergänzung der unterschiedlichen Angebote; Informationen aus einer Hand stärken die Bekanntheit, vereinfachen die Nutzung und entlasten die Anbieter bei der Vermarktung.

Ein gemeinsames Mobilitätsmarketing schafft auf der Landesebene den Rahmen, der durch regionale Komponenten ergänzt wird. Die KielRegion bewirbt und vermarktet regionale Mobilitätsangebote, die neu entwickelt werden und für die es noch kein Marketing gibt. Durch ein mit dem Verkehrsverbund abgestimmtes Design (z.B. über die Farbgestaltung) wird ein Wiedererkennungswert für den Mobilitätsverbund geschaffen, der an Bushaltestellen, Bahnhöfen, Mobilitätsstationen, Car- und Bikesharing-Stationen in der Region genutzt wird.

Das Mobilitätsmarketing stellt maßnahmenbegleitend Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten bereit, vermarktet zielgruppenspezifische Angebote und erhöht die Aufmerksamkeit für den Mobilitätsverbund durch qualitative Kampagnen. Integriert werden bestehende kommunale Mobilitätsmarketing-Kampagnen, wie z. B. „Clever mobil“.

Das Logo vom Masterplan Mobilität kann für das regionale Mobilitätsmanagement weiterentwickelt und optional auch in das Mobilitätsmarketing integriert werden. Vorrausetzung für die Integration in das Mobilitätsmarketing ist, dass eine „Logowüste“ verhindert und ggf. auf andere Logos verzichtet werden kann.

## Wirkungen und Effekte

- Information
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Imagegewinn: Erhöhung der Aufmerksamkeit und Attraktivität
- Effizienz in der Vermarktung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.4 Aktionstage zum Mobilitätsmanagement

**Beispiele** Mobilitätskampagne für das gesamte Angebot der Nahmobilität in Offenburg „Einfach mobil“ [127] | Mobilitätsmarke „Clever mobil in Kiel - Kieler Wege“ [128]

**Kosten**

Jährlich für die regionale Schnittstelle bei der KielRegion

**Fördermöglichkeiten** NAH.SH

**Akteure** NAH.SH, KielRegion, Mobilitätsdienstleister, Gebietskörperschaften

# D.1.8 Ausweitung von Probeangeboten für den Mobilitätsverbund

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Abbau der Nutzungsbarrieren durch Probeangebote für die unterschiedlichen Verkehrsmittel des Mobilitätsverbunds.

## Bausteine

- Regionale bzw. möglichst verbundweite Ausweitung der Neubürgerberatung mit Mobilitätsangeboten als thematischem Schwerpunkt
- Bereitstellung von Gutscheinen und kombinierten Testangeboten für Verkehrsmittel aus dem Mobilitätsverbund z. B. für Abo-Kunden (Ihr Plus zum Abo), Patentickets
- Verknüpfung mit einer Kampagne
- Durchführung von Wettbewerben
- Evaluierung der Inanspruchnahme der unterschiedlichen Probeangebote

## Beschreibung

Erprobungsmöglichkeiten für Angebote des Mobilitätsverbunds schaffen einen Anreiz, die verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote zu testen.

Durch die Erprobung können Nutzungsbarrieren von Nicht-Nutzer*innen abgebaut werden und so neue Kund*innen gewonnen werden.

Die Ausweitung bestehender oder Einführung neuer, innovativer Mobilitätsangebote, müssen aktiv beworben werden. Probeangebote geben Impulse und senken durch erste Erfahrungen die Hemmschwelle für die häufigere Nutzung. Testangebote können als Bestandteil des Kommunalen und Betrieblichen Mobilitätsmanagements integriert werden und gewährleisten die Erreichbarkeit unterschiedlicher Zielgruppen.

Vorrangig sollten Angebote entwickelt werden, mit denen mehrere Zielgruppen zugleich angesprochen werden können (z. B. 9 Uhr-Monatskarte).

Es gibt bundesweit viele gute Beispiele für Probeangebote. Erfahrungen zeigen, dass vergünstigte Angebote durch die Preis-Mengen-Strategie nicht zu Einnahmeverlusten, gleichzeitig aber zu höheren Kundenzahlen und volleren Fahrzeugen führen.

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Inter- und Multimodalität
- zielgruppenorientierte Angebote
- Push & Pull

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote,
D.2.3 Aktivierung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement

**Beispiele** FaltradAbo in Münster [129] | PatenTicket für Senior*innen in Köln [130] | Jubiläumsticket der RVM (25 % Ermäßigung) [131]| MobilAbo der RVM (3-monatige kostenlose E-Bike-Nutzung) [132]

**Kosten**

**Fördermöglichkeiten** NAH.SH

**Akteure** Verkehrsunternehmen, NAH.SH, Mobilitätsdienstleister, Gebietskörperschaften, KielRegion

# D.1.9 Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Kommunikation*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Zusammenführung von digitalen Mobilitätsdaten in einer zentralen Geodatenbank als Open-Data, zur freien Verfügung für Dritte.

## Bausteine

- Einrichtung einer regionalen Geodatenbank für Mobilitätsdaten
- Schnittstellen zur landesweiten Datenbank herstellen und Doppelstrukturen vermeiden
- Nutzung der Daten aus dem Verkehrsmodell als Grundlage
- Kontinuierliche Pflege und Ergänzung der Daten durch eine zentrale Stelle
- Vernetzung und Integration bestehender Gis-WebServer
- Einrichtung einer Website und Zugänglichkeit für Dritte ermöglichen
- Darstellung der Daten in themenspezifischen Karten (z. B. regionale Erweiterung des interaktiven Liniennetzplans der LH Kiel)

## Beschreibung

Die Region verfügt in unterschiedlicher Detaillierung über digitale Mobilitätsdaten. Durch das Verkehrsmodell steht eine breite Grundlage auf regionaler Ebene zur Verfügung, die als Daten für Geographische Informationssysteme genutzt werden können. Die zentrale Sammlung der Daten ermöglicht verschiedene Anwendungszwecke, die für die Bereitstellung von Informationen genutzt werden können. Die Geodatenbank muss fortlaufend gepflegt und ergänzt werden. Konzepte, die in der Region erstellt werden, können auf die regionalen Daten zurückgreifen und bedürfen keiner eigenständigen kostenintensiven Erhebung. Durch die Nutzung der regionalen Datenbank wird auch die Verwendung einer einheitlichen Datengrundlage gewährleistet.

Die Betreuung der Geodatenbank ist zentral auf regionaler Ebene vorzusehen. Daten von den Gebietskörperschaften, den Städten und Gemeinden sowie Initiativen müssen fortlaufend zur Verfügung gestellt und integriert werden. Durch die Webpräsenz können durch die Darstellung auf einem Web-Server themenspezifische Karten erstellt sowie auf anderen Webseiten eingebunden werden.

Quelle: Stadt Kiel

## Wirkungen und Effekte

- Effizienz
- Digitalisierung
- Information
- Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele** Stadtplan der Landeshauptstadt Kiel [133] | Liniennetzfahrplan der KVG [134] | Geoportal der Metropolregion Hamburg [135]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.4 Digitales Zugangsmedium

**Kosten**

Für die Einrichtung der Geodatenbank, Webpräsenz und Einspeisung der Daten

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Gebietskörperschaften, Land Schleswig-Holstein, NAH.SH, Initiativen, Städte und Gemeinden

# D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Die Ausweitung der kommunalen Beratungs-, Informations- und Testangebote trägt zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsnachfrage bei.

## Bausteine

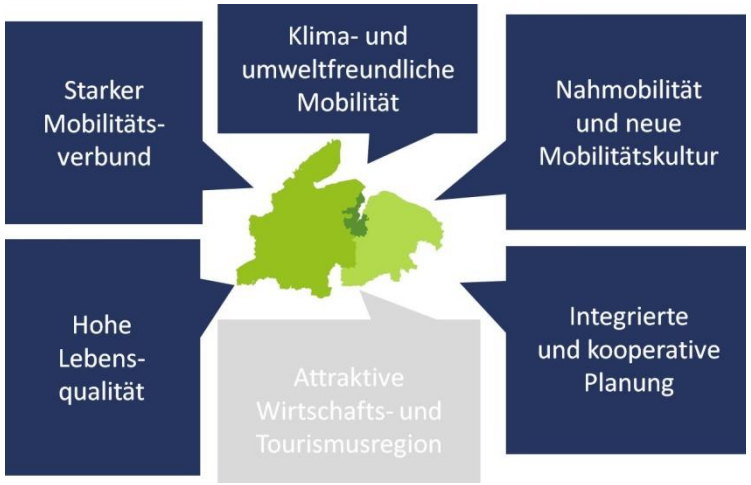
- Durchführung von Projekten kommunalen Mobilitätsmanagement in drei Pilotkommunen
- Erarbeitung eines übertragbaren Mobilitätsmanagement-Konzepts durch die KielRegion: Definition der Bestandteile im Fachplanungskreis
- Entwicklung von übertagbaren Bausteinen für das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement (Neubürgermarketing, Aktionstage, Intermodale Beratungsangebote, Lokale Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit)
- Ansprache der Kommunen und Nutzung der Bausteine für kommunale Angebote durch die KielRegion
- Definition von „Kümmerern“ in den kommunalen Verwaltungen

## Beschreibung

Das Mobilitätsmanagement dient als strategischer Ansatz dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und führt zu einer effizienteren Nutzung von Mobilitätsangeboten. Das Kommunale Mobilitätsmanagement bezieht sich nachfrageseitig auf die Öffentlichkeitsarbeit und Servicedienstleistungen, die angebotsseitig durch die Gewährleistung einer ausreichenden Infrastruktur bzw. eines ausreichenden Fahrplanangebots unterlegt sein müssen. Auch punktuelle Ausweitungen des Angebots können bei entsprechend hohen Potenzialen zum Erfolg beitragen.

In drei Pilotkommunen werden Projekte zum kommunalen Mobilitätsmanagement entwickelt. Die Erfahrungen werden zusammengetragen, ausgewertet und in ein regionales Konzept integriert. Dies schafft die Grundlage für die Multiplikation in weiteren Kommunen. Damit werden Bausteine zusammengetragen, die von den unterschiedlichen Kommunen aufgegriffen und umgesetzt werden können.

Das regionale Konzept dient somit als Hilfestellung bei der Etablierung oder Ausweitung von kommunalen Mobilitätsmanagementangeboten. Über den Fachplanungskreis können die Möglichkeiten an die Kommunen herangetragen werden und ein Erfahrungsaustausch stattfinden. Der Erfolg eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist abhängig von etablierten Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung, die kontinuierlich betrieben und modifiziert werden sollten.




## Wirkungen und Effekte

- Sensibilisierung der Akteure
- Aufbau von Knowhow
- Information
- Inter- und Multimodalität
- Gesundheitsförderung
- zielgruppenorientierte Angebote
- Effizienz in der Auslastung vorhandener Angebote

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.3 Akteursvernetzung, D.1.7 Mobilitätsmarketing, D.2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement, D.2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement, D.2.4 Aktionstage Mobilitätsmanagement

**Beispiele** Verkehrsverbund Rhein-Sieg [136]

**Pilote** Stadt Kiel, Stadt Rendsburg, Stadt Plön, regionales Wohnen für die FH Kiel

**Kosten**

Erstellung eines Konzepts und Definition von Bausteinen

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, ÖPNV-Aufgabenträger, Gebietskörperschaften, Städte, Ämter und Gemeinden

# D.2.2 Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagements

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ■ ■ □

## Zusammenfassung

Partizipative Entwicklung infrastruktureller und organisatorischer Maßnahmen für klimafreundliche Schulwege.

## Bausteine

- Ansprache der Schulen mit Informationen zum Mobilitätsmanagement durch die KielRegion
- Festlegung von Verkehrsbeauftragten an Schulen
- Einrichtung regelmäßiger (z. B. jährlicher) regionaler Vernetzungstreffen der Verkehrsbeauftragten, Verkehrswachten und Elternvertretungen
- Zentrale Koordination, Organisation und Vorbereitung der Vernetzungstreffen durch die KielRegion
  - ✓ *Impulse zu möglichen Projekten*
  - ✓ *Diskussion von Ideen*
  - ✓ *Schwerpunktthemen für die Durchführung*
- Gründung von Arbeitsgemeinschaften in den Schulen zur lokal spezifischen Erarbeitung von Projekten und Maßnahmen
- Wettbewerb unter den Schulen für nachhaltige Mobilitätsprojekte, koordiniert von der KielRegion

## Beschreibung

Schulisches Mobilitätsmanagement kann die klimafreundliche Organisation der alltäglichen Schulwege unterstützen. Das Mobilitätsverhalten der Kinder wird maßgeblich durch die Eltern beeinflusst. Das schulische Mobilitätsmanagement muss daher sowohl die Kinder als auch die Eltern ansprechen. Die Sensibilisierung für das klimafreundliche Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Schule bedarf gleichzeitig einer breiten Akzeptanz der Maßnahmen, die nur unter der frühzeitigen Einbindung aller Akteure erreicht werden kann.

Zur Identifizierung der lokal spezifischen Handlungsbedarfe können Schüler*innen mit einem zuständigen Verkehrsbeauftragten der Schule gemeinsam erarbeiten. In einem Beteiligungsprozess der unterschiedlichen Akteure sind so Ideen zu entwickeln sowie die Organisation und Realisierung von Maßnahmen voranzubringen.

Maßnahmen können infrastrukturelle Veränderungen (z. B. Querungshilfen, Fahrradabstellanlagen) oder organisatorische Anpassungen umfassen (Änderung des Schulbeginns/-endes, Kampagnen, Wettbewerbe, Einrichtung von Elternhaltestellen und Laufbussen).

Eine besondere Chance des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Sensibilisierung der Schüler*innen für klimafreundliche Mobilität und die Multiplikation an ihre Eltern.

## Wirkungen und Effekte

- Sensibilisierung der Akteure und Multiplikation
- Netzwerkbildung und Aufbau von Knowhow
- zielgruppenorientierte Angebote
- Gesundheitsförderung
- Verkehrssicherheit

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

**Beispiele** RadSpaß, Grundschule Schellhorn-Trent [137] | Schulexpress, Schule am Eiderkamp Flintbek [138] | Mobilitätstag, Gymnasium Elmschenhagen, Kiel [139]| Kleine Klimaschützer unterwegs [140]

**Pilote** Grundschule Kronshagen, Grundschule am Sonderburger Platz, Reventlouschule Kiel

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.3.3 Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen, D.3.6 Aktualisierung von Schulwegplänen

**Kosten** □ □ □ □ □

Ansprache der Schulen und zentrale Koordination der Netzwerktreffen

**Fördermöglichkeiten** Zukunftsschule.SH, Sponsoring

**Akteure** KielRegion, Schulen, Verkehrswachten, Polizei, Eltern, Schüler*innen, Städte, Ämter und Gemeinden

# D.2.3 Aktivierung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ■ □ □

## Zusammenfassung

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst die zielgerichtete Beratung von Betrieben zu den Handlungsmöglichkeiten, die Mobilität der Beschäftigten zu verbessern.

## Bausteine

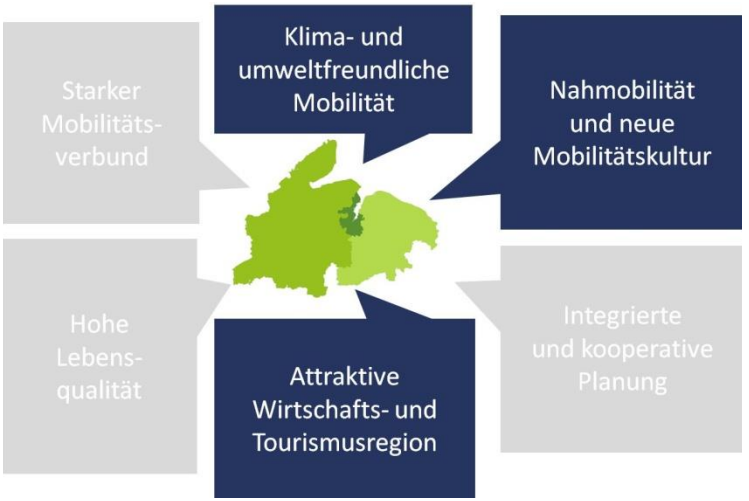
- Information und Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (Betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen, Vorteile für Arbeitnehmer, $CO_2$-Potenziale) durch die Wirtschaftsförderer
- Darstellung von Instrumenten: Firmenabo, Radverkehrsförderung, Carsharing-Nutzung und Flottenmanagement, Eco-Fahrtraining, Lastenradnutzung, Mitfahrangebote, Ladesäulen etc.
- Durchführung von Pilotprojekten in drei Unternehmen
- Ermittlung von Potenzialen für die ÖPNV-Ausweitung und von Hemminsfaktoren bei Nichtnutzung
- Identifikation weiterer interessierter Unternehmen (z. B. durch Umfragen, Beratungsangebote)
- Vernetzung der engagierten Unternehmen
- Mobilitätsmanagement im Betrieb verankern

## Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement ermöglicht Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen und eine personenbezogene $CO_2$-Reduzierung. Mit der Förderung aktiver Mobilität der Beschäftigten sind auch gesundheitsfördernde Effekte verbunden, die sich auf verringerte krankheitsbedingte Ausfallzeiten auswirken. Zudem kann die ÖPNV-Nutzung erhöht und die Ausweitung der Angebote geprüft werden. Durch ein attraktives betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen können sich die Wettbewerbschancen um Fachkräfte erhöhen und durch moderne Mobilitätsangebote das innovative und moderne Image des Unternehmens gestärkt werden.

Verwaltungen und kommunale Einrichtungen nehmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine wichtige Vorbildfunktion ein, indem diese eigene Aktivitäten durchführen. Die Ansprache der Unternehmen kann über die Verknüpfung mit anderen Themen, wie z. B. der Fachkräftegewinnung, ein höheres Interesse hervorrufen. Zudem sind zu Beginn insbesondere größere Unternehmen und Betriebe mit Interesse zu identifizieren, bei der die Durchführung mit hohen Potenzialen verbunden ist. Die Ansprache der Unternehmen kann durch die IHK und die Wirtschaftsförderungsgesellschaften erfolgen und in den Beratungspool im Beratungsnetzwerk Fachkräftesicherung aufgenommen werden.

Um das Mobilitätsmanagement im Betrieb zu verankern, sollte ein Ansprechpartner benannt und die Belegschaft über neue Angebote (Abläufe, Technik) regelmäßig informiert werden.




## Wirkungen und Effekte

- Gesundheitsförderung
- Inter- und Multimodalität
- Zielgruppenorientierte Angebote
- Imagegewinn
- regionale Wertschöpfung
- Effizienz durch Reduzierung der Mobilitätskosten

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

**Beispiele** Klik – Betriebliches Mobilitätsmanagement der CAU [141] | Mobil.Pro.Fit, B.A.U.M. [142] | HIP Wellsee [143] | Überbetriebliches Mobilitätsmanagement, 3mobil Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuber [144]

**Pilote**

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.4 Aktionstage zum Mobilitätsmanagement, D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote

**Kosten** ■ □ □ □ □ □

Jährlich für die Ansprache der Unternehmen

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Wirtschaftsförderungen, Kammern, KielRegion, Städte, Ämter und Gemeinden

# D.2.4 Aktionstage zum Mobilitätsmanagement

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Durchführung von regelmäßigen Aktionstagen zur Aktivierung und Information über Mobilitäts-management in der Region.

## Bausteine

- Durchführung von drei Aktionstagen als Pilot
  - ✓ *Ausarbeitung von Veranstaltungskonzepten mit Informationen, Probe- und Testaktionen*
  - ✓ *Ansprache von Mobilitätsdienstleistern und Partnern*
  - ✓ *Kooperation mit bestehenden Veranstaltungen prüfen (z. B. Kieler Woche, Rendsburger Herbst)*
  - ✓ *Öffentlichkeitsarbeit (Vor- und Nachbereitung)*
  - ✓ *Durchführung und Verstetigung prüfen*
- Dokumentation der Pilotprojekte und Bewerbung der Möglichkeit von Aktionstagen durch die KielRegion

## Beschreibung

Die Durchführung von Aktionstagen und Veranstaltungen zum Mobilitätsmanagement sind eine wichtige Grundlage, um Informationen zu Mobilitätsangeboten zu verbreiten.

Aktionstage können im Rahmen von kommunalem, betrieblichem oder schulischem Mobilitätsmanagement durchgeführt werden und ermöglichen die zielgruppenspezifische Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen. Insbesondere für innovative Mobilitätsangebote sind Informationsdefizite eine Nutzungsbarriere. Im Rahmen von Aktionstagen und Veranstaltungen können Mobilitätsangebote erlebbar gemacht und erprobt werden. Aktionstage sollten daher mit ausreichend Probeangeboten zu unterschiedlichen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten kombiniert werden.

Mit Aktionstagen können teilräumlich auch autofreie Tage erprobt und Verkehrsmittel aus dem Mobilitätsverbund beworben werden. Beispielsweise ist die kostenfreie Nutzung des ÖPNV an dem Tag eine Möglichkeit, Nicht-Kunden an den ÖPNV heranzuführen. Die Kombination mit anderen Themen, z. B. mit betrieblichem Gesundheitsmanagement, kann das Interesse und die Teilnahme erhöhen.

## Wirkungen und Effekte

- Imagegewinn
- Information
- Gesundheitsförderung
- Inter- und Multimodalität
- Sensibilisierung der Akteure
- Aufbau von Knowhow

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele** Aktionstag - „Kiel steigt um“, Landeshauptstadt Kiel [145]| „Gute Wege“- Aktionstag, ACE [146]| STADTRADELN [147] | Aktionstag der Kreisverwaltung Plön, Aktionstag der Stadt Kiel

**Pilote** Aktionstage in der Stadt Eckernförde und der Stadt Rendsburg

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote,
D.2.3 Aktivierung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement

**Kosten**

Je Aktionstag

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, Mobilitätsdienstleister, Unternehmen, Schulen, Verwaltungen, Wirtschaftsförderungen

# D.2.5 Ausweitung von Kombi-Tickets im Mobilitätsverbund

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausweitung von Kombi-Tickets zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung und Erschließung neuer Kundenpotenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr.

## Bausteine

- Überprüfung vorhandener Ansätze (Region + SH) auf Inanspruchnahme, Stärken und Schwächen
- Prüfung der Kooperation mit Vereinen, Veranstaltern etc. zur Etablierung von Kombi-Tickets
- Auswahl eines geeigneten Angebotes und Definition des Einsatz- und Nutzungsrahmens
- Akquisition von Kooperationspartnern und Aufstellen eines Finanzierungsmodells sowie einer Marketingstrategie
- Gezielte Handreichung für Besucher*innen mit Hinweisen zur klimafreundlichen Anreise
- Erweiterung der Kombiticket-Angebote im ÖPNV durch weitere Bausteine im Mobilitätsverbund, z. B. kostenlose, gesicherte Fahrradabstellung

## Beschreibung

Kunst-, Kultur-, Musik- und Sportfans sind mit dem mittlerweile in vielen Verkehrsverbünden und Großstädten verbreiteten Kombi-Ticket „auf dem richtigen Weg“ zu Veranstaltungen. Am meisten angeboten werden Eintrittskarten mit einer speziellen Kennzeichnung, die gleichzeitig als Fahrschein für den ÖPNV gelten. In der Region ist die Eintrittskarte zu den Fußballspielen von Holstein Kiel bereits ein Kombi-Ticket, das eine kostenfreie Anreise mit dem ÖPNV ermöglicht. Die kostenlose Anreise zu weiteren gut besuchten Großereignissen in der KielRegion, wie beispielsweise den Erstliga-Handballspielen des THW oder Konzerten, kann den Modal-Split-Anteil des ÖPNV deutlich steigern. Da davon auszugehen ist, dass viele Anreisende, bei denen bereits eine attraktive ÖPNV-Anbindung besteht, ohnehin seltener mit dem Pkw anreisen, sollte im Zuge einer gezielten Vermarktung vor allem auf Park&Ride-Angebote hingewiesen werden, die günstige Lagen und gute Fahrplanangebote zur Spielstätte aufweisen.

Der Erfolg und die Wirksamkeit auch im Hinblick auf eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei Veranstaltungen und Freizeitaktivitäten hängt maßgeblich vom Nutzeneffekt bzw. Mehrwert für die Besucher*innen und den eingebundenen Kooperationspartnern ab. Daher ist ein gemeinsames Engagement einschließlich Finanzierungsmodelle im Sinne eines Public-Private-Partnerships eine wichtige Voraussetzung für eine langfristige Etablierung.

## Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Zielgruppenorientierte Angebote
- Information und Sensibilisierung der Akteure
- Imagegewinn
- regionale Wertschöpfung
- Effizienz durch Verkehrsverlagerung

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.4 multimodales Zugangsmedium, D.1.6 Gästekarte, D.1.8 Probeangebote im Mobilitätsverbund

**Beispiele** Holstein Kiel-Kombiticket [148] |HVV-Kombiticket [149]| Kombiticket moBiel in Bielefeld [150] | Kombiticket Großraum-Verkehr Hannover (GVH) [151]

**Pilote** Kombiticket Ausflugsschifffahrt (wenn Längsverbindungen der Fördeschifffahrt nicht mehr als ÖPNV gefahren werden), Mobilitätskonzept für Heimspiele des THW Kiel incl. Kombiticket

**Kosten** Organisationsaufwand je Kombi-Ticket (mit Kostenbeteiligung von Gast-/ Touristikgewerbe oder Veranstaltern)

**Fördermöglichkeiten** Co-Finanzierung durch externe Dienstleister / Veranstalter

**Akteure** NAH.SH und NSH, Regionale ÖPNV-Aufgabenträger, Privatwirtschaft (z.B. Veranstalter)

# D.3.1 Straßenraumgestaltung im urbanen Umfeld und in Zentren

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Kontinuierliche Straßenraumumgestaltung in Zentren und im urbanen Umfeld unter Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr.

## Bausteine

- Nutzung des Verkehrsmodells für die Berechnung aktueller und zukünftiger Verkehre
- Überprüfung der Bemessung der Straßenräume auf den Hauptverkehrsstraßen: Westring, Kronshagener Weg, Ziegelteich, Holtenauer Straße und Eckernförder Straße in Kiel, auf dem vierstreifigen Einbahnstraßen-Innenstadtring in Rendsburg und die Reeperbahn in Eckernförde
- städtebauliche Bemessung als "Straßenraumgestaltung vom Rand aus" unter Beachtung der Ansprüche des Fuß-, Radverkehrs und sonstiger Umfeldnutzungen bei der Verkehrsplanung und dem Verkehrswegebau
- Nutzung von Erkenntnissen aus Modellprojekten (z. B. Neue Straße in Ulm oder Opernplatz in Duisburg)

## Beschreibung

Die Gestaltung von Straßenräumen war über die letzten Jahrzehnte geprägt durch die Idee der "Autogerechten Stadt" und umfasst auf einzelnen Hauptstraßen noch überdimensionierte Straßenräume. Hier steht in Zentren die Flächeninanspruchnahme des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs v. a. in Konkurrenz zu den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs. Neben den Hauptverkehrsstraßen sind aber auch Wohnstraßen oftmals noch stark Kfz-geprägt und lassen andere Straßenraumaktivitäten im Wohnumfeld (Kinderspiel, Aufenthalt etc.) nicht zu.

Durch die Straßenraumumgestaltung kann die Aufenthaltsqualität und der Mobilitätsverbund gestärkt werden. Dafür ist eine Umverteilung der Flächen bzw. der Rückbau von überdimensionierten Flächen für den Kfz-Verkehr erforderlich. Die Aufwertung des Straßenraums erfolgt durch Grünelemente und Einrichtung von z. B. Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten. Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie weiterer Umfeldaktivitäten (z. B. Gastronomie) erfordern einen verkehrsordnerischen und/oder baulichen Eingriff in die Bemessung der Straßenräume. Die Möglichkeiten hängen von den lokalen baulichen Verhältnissen ab, die Flächen für den Kfz-Verkehr müssen dazu auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß begrenzt werden.

## Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- lebendige Orte
- Barrierefreiheit
- Erreichbarkeit

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Beispiele

Gestaltung urbaner Freiräume, Dokumentation der Fallstudien im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ [152] | Planungen „Kleiner Kiel-Kanal“, Landeshauptstadt Kiel | Opernplatz in Duisburg [153] | Neue Straße in Ulm [154]

## Pilote

Gemeinde Kronshagen, Stadt Rendsburg, Stadt Kiel, Stadt Preetz, Stadt Lütjenburg, Stadt Eckernförde

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.3.3 Geschwindigkeitsreduzierungen,
A.3.1 Mobilität als Planungsgrundsatz,
A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells

## Kosten

Gesamtaufwand

## Fördermöglichkeiten

## Akteure

LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden

# D.3.2 Gestaltung von Ortsdurchfahrten

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Schaffung identitätsstiftender und verkehrssicherer Ortsdurchfahrten in der Region durch bauliche Veränderungen.

## Bausteine

- Organisation eines Workshops i. R. des Fachplanungskreises zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten und -eingängen durch die KielRegion
- Aktivierung der Baulastträger zur Beschäftigung mit dem Thema durch Ansprache der KielRegion
- systematische Bestandsaufnahme der Ortsdurchfahrten und Ortseingangssituationen v. a. hinsichtlich Führung des Fuß- und Radverkehrs, gefahrener Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Querungsbedarfe
- Erstellen von Bedarfsplänen mit Priorisierung
- Abstimmung bzw. Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schulen, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, ÖPNV)
- sukzessive Umsetzung

## Beschreibung

Die Gestaltung von Ortsdurchfahrten ist häufig noch geprägt von breiten Fahrbahnen und Defiziten in den Seitenräumen. Die Führung des Radverkehrs ist dabei insbesondere im Hinblick auf die StVO-Konformität zu überprüfen, für die adäquate Lösungen zu finden sind. Für den Fußverkehr sind konfliktfreie und ausreichend breite Gehwege erforderlich. Zum Überqueren der Straße zu Fuß und per Rad sind an Knotenpunkten und wichtigen Zielen, wie Haltestellen oder wichtigen Infrastruktureinrichtungen, Querungshilfen anzuordnen. Ein solches Anordnen kann auch an Ortseingängen – ausgehend von außerorts einseitigen Geh-/ Radwegen – eine geeignete Verkehrssicherheitsmaßnahme darstellen.

Neben verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten bei der Einfahrt in ein Siedlungsgebiet gilt es ebenso, gestalterisch ansprechende und identitätsstiftende Situationen herzustellen. Es bieten sich unterschiedliche Ansätze an, wie z. B.

- Geschwindigkeitstrichter für die frühzeitige Sensibilisierung der Kfz-Fahrer*innen
- Gestalterische Ansätze, wie Fahrbahneinengungen oder -verschwenke, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Querungshilfen (z. B. Mittelinseln) für Fuß- und Radverkehr
- Optische Aufwertung durch Markierungslösungen, Torsituation (z. B. mittels Baken) oder Begrünung

Die Sensibilisierung für die Thematik kann mit einem Workshop im Fachplanungskreis erfolgen.

## Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- lebendige Orte
- Barrierefreiheit
- Erreichbarkeit

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

A.1.1 Handlungsleitfaden Fußverkehrsförderung, A.2.4 Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen, D.3.1 Straßenraumgestaltung; D.3.3 Geschwindigkeitsreduzierungen

**Beispiele** Ortsdurchfahrt Jevenstedt | Radverkehr in Ortsdurchfahrten, difu-Seminar 2010 [155] | Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [156]

**Pilote** Gemeinde Stein, Gemeinde Schönkirchen, Gemeinde Hohenwestedt, Amt Hüttener Berge, Amt Selent/Schlesen, Amt Probstei, Gemeinde Schönhorst

**Kosten**

Gesamtaufwand

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** KielRegion, LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden

# D.3.3 Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ ■

**Zeitrahmen** ■ ■ □

## Zusammenfassung

Konsequente Ausweitung von Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren und Tempo 30 streckenbezogen in sensiblen Bereichen auf Haupt- und Vorfahrtsstraßen.

## Bausteine

- Zentrale Bereitstellung von Informationen zu Möglichkeiten und Effekten von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die KielRegion
- Ausweitung von Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren und Tempo 20-Zonen in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen
- Identifizierung von sensiblen Bereichen auf Hauptverkehrsstraßen durch das Verkehrsmodell durch die KielRegion
- Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung bei Straßenverkehrsbehörden durch die Kommunen
- Einführung von streckenbezogenem Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Schulen, Kitas, Jugendtreffs, Seniorenein-richtungen und anderen sensiblen Einrichtungen

## Beschreibung

In Wohnquartieren ist die Ausweisung von Tempo 30-Zonen bereits in vielen Kommunen etabliert. Die Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierungen erhöht die Verkehrssicherheit und die verträgliche Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Langsamere Geschwindigkeiten beim Kfz-Verkehr verbessern die Reaktionsmöglichkeiten und verkürzen den Bremsweg. Damit wird einerseits die Unfallschwere minimiert und andererseits Unfallrisiken vorgebeugt.

Die konsequente Ausweitung von Tempo 30-Zonen außerhalb von Hauptstraßen sowie von Tempo 20-Zonen in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ermöglicht sichereren Radverkehr auf der Fahrbahn sowie die gefahrenreduzierte Straßenraumnutzung insbesondere bei Querungssituationen. Zudem kann die Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr verringert werden. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verringert messtechnisch nachweisbar und auch subjektiv wahrnehmbar die Lärmbelastung.

Durch eine StVO-Novelle aus dem Dezember 2016 wurde die Anordnung von streckenbezogenen Tempo 30-Abschnitten auch auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen vereinfacht (z. B. an Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen). Vor diesem Hintergrund ist neben der konsequenten Umsetzung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten auch die Einführung auf Haupt- bzw. Vorfahrtstraßen in sensiblen Bereichen zu prüfen.

## Wirkungen und Effekte

- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ ■ □

**Beispiele** BMVI - Neueste Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung, 2016 [157] | Tempo 20-Zone im Zentrum von Lütjenburg | Tempo 30-Strecke vorm Hauptbahnhof in Kiel (Sophienblatt)

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement, D.3.1 Straßenraumgestaltung, D.3.2 Gestaltung von Ortsdurchfahrten, D.3.6 Schulwegepläne, D.3.4 Ausweitung der Präventionsarbeit

**Kosten** □ □ □ □ □

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Straßenverkehrsbehörden, Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion

# D.3.4 Ausweitung der Präventionsarbeit

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Etablierung eines regionalen Kooperationsnetzwerks zum Thema Verkehrssicherheit zur Aktivierung und Multiplikation der Präventionsarbeit und Verkehrserziehung.

## Bausteine

- Ansprache der im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Akteure in der Region durch die KielRegion
- Betrachtung unterschiedlicher Zielgruppen: Kinder, Jugendliche, Geflüchtete, Radfahrer nach langer Fahrradabstinenz, Pedelec-Fahrer
- Zentrale Bereitstellung von Informationsmaterialien zum Thema Verkehrssicherheit
- Gründung eines regionalen Kooperationsnetzwerks Verkehrssicherheit
- Erfahrungs- und Knowhow-Austausch sowie Durchführung gemeinsamer und regionaler Kampagnen
- Multiplikation von bestehenden Angeboten in der KielRegion

## Beschreibung

Die Unfallzahlen in der KielRegion weisen seit dem Jahr 2012 wieder eine steigende Tendenz auf. Insbesondere beim Fuß- und Radverkehr sind die Verkehrsunfälle mit besonderem Verletzungsrisiko verbunden. Verkehrssicherheitsaufklärung leistet einen wesentlichen Beitrag, um das Verkehrsunfallrisiko zu senken.

Menschliches Fehlverhalten ist ein wesentlicher Faktor, der Unfallrisiken beeinflusst. Es wirken sich z. B. auch die Kenntnis über Verkehrsregeln, alters- oder krankheitsbedingte motorische Fähigkeiten oder fehlende Reife auf das Unfallrisiko aus. Durch altersspezifische Informations- und Aufklärungsarbeit gelingt es, menschliches Verhalten zu beeinflussen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Verkehrswachten, Polizei und Unfallkasse Nord führen in der Region themenspezifische Veranstaltungen, Aktionstage und Kurse als Präventionsarbeit durch.

Durch den systematischen Ausbau eines Kooperationsnetzwerkes zum Thema Verkehrssicherheit, kann die Präventionsarbeit gemeinsam über unterschiedliche Akteure multipliziert und in Bezug auf die unterschiedlichen Verkehrsarten weiterentwickelt werden. Die koordinierte Ansprache der regionalen Akteure ermöglicht die Aktivitäten auszuweiten.

## Wirkungen und Effekte

- Ausbau von Kooperationen
- Knowhow- und Erfahrungsaustausch
- Stärkung ehrenamtlichen Engagements
- Stärkung des Mobilitätsverbunds
- Steigerung der Verkehrssicherheit

## $CO_2$-Einsparpotenzial

indirekte Effekte

**Beispiele**

Forum Verkehrssicherheit Hamburg [158] | Netzwerk Verkehrssicheres NRW (Heute: Zukunftsnetz Mobilität NRW) [159]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.1.3 Akteursvernetzung, D.2.1 Kommunale Mobilitätsmanagementangebote, D.2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement, D.3.6 Schulwegplänen

**Kosten**

pro Jahr für Öffentlichkeitsarbeit, ansonsten v. a. Kooperationsaufwand

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure**

KielRegion, Verkehrswachten, Polizei, Unfallkasse Nord, Verbände und Vereine

# D.3.5 Durchführung von Planungs- und Sicherheitsaudits

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Ausbildung von Verkehrssicherheitsauditoren und Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits bei kommunalen Straßenneu- und Umbaumaßnahmen.

## Bausteine

- Bekanntmachung der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen“ in den Kommunen durch die KielRegion, z. B. im Fach-planungskreis
- Qualifizierung von Auditoren in der Region für innerörtliche und außerörtliche Planungen bei den Gebietskörperschaften
- Durchführung von Sicherheitsaudits bei der Neu- und Umbauplanung von Haupt- und Erschließungsstraßen sowie für Bestandsituationen
- Identifizierung von Sicherheitsmängeln für die unterschiedlichen Nutzergruppen
- ggf. Anpassung der Planungen

## Beschreibung

Die Sicherung des Verkehrssicherheitsaspekts bei Neu- oder Umbaumaßnahmen im Straßenraum wird mit der Durchführung von Sicherheitsaudits gewährleistet. Im Rahmen der Planung sind diverse Faktoren und Anforderungen zu berücksichtigen, die den Sicherheitsaspekten entgegenstehen können. Sicherheitsaudits können auch für Bestandssituationen angewendet werden.

Die Identifizierung von Sicherheitsmängeln im Rahmen von Verkehrssicherheitsaudits in den unterschiedlichen Planungsphasen (Vorplanungsphase, Vorentwurfsphase, Ausführungsphase und der Verkehrsfreigabe) ermöglicht das frühzeitige Erkennen von Sicherheitsmängeln, um mit geringem Aufwand Veränderungen vorzunehmen. Damit können einer-seits Kosten für nachträgliche Veränderungen eingespart und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Anwendung der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Baulastträger. Während die ESAS bei allen Bundesfernstraßen als standardisiertes Verfahren angewendet werden, ist die Anwendung auf Haupt- und Erschließungsstraßen den Kommunen überlassen.

Die Qualifizierung von einzelnen Mitarbeiter*innen der Straßenverwaltungen zu Auditor*innen ermöglicht es, interne Audits durchzuführen. Es können aber auch externe Auditoren für Planungen beauftragt werden.

## Wirkungen und Effekte

- Aufbau von Knowhow
- Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Unfallkosten
- Qualität von Straßenplanungen

## $CO_2$-Einsparpotenzial

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.3.1 Straßenraumgestaltung, D.3.2 Gestaltung von Ortsdurchfahrten, D.3.4 Präventionsarbeit

**Beispiele** Auditoren in Deutschland, BASt [160]| Verkehrssicherheitsaudits im Öffentlichen Personennahverkehr, Brandenburg [161]

**Kosten**

Arbeitsaufwand pro Jahr, Kosten für externe Sicherheitsaudits hängen von der jeweiligen Planung ab

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden

# D.3.6 Aktualisierung und Ausweitung von lokalen Schulwegplänen

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung** ■ ■ □

**Zeitrahmen** ➤➤➤

## Zusammenfassung

Schulwegepläne werden lokal entwickelt und fortlaufend aktualisiert, um Wege für Schüler*innen sicher zu gestalten und ihren Eltern die Wahl einer sicheren Route zu ermöglichen.

## Bausteine

- Kontakte mit den Schulen herstellen und Verantwortliche benennen
- Fachleute kontaktieren, die bei den Plänen beraten können (ADFC, Verkehrswacht etc.).
- Schulwegeplan partizipativ entwickeln
- mit Schüler*innen zusammen (möglichst verschiedene Altersgruppen) Pläne überprüfen und aktualisieren
- Qualität des Plans laufend sichern (regelmäßig evaluieren)
- Plan über Homepage und Verteilung in der Schule bekannt machen

## Beschreibung

In Zusammenarbeit mit Schüler*innen der jeweiligen Schulen werden Schulwegepläne für den Rad- und Fußverkehr erarbeitet. Die Schulwegepläne enthalten sichere Routen für den Rad- und Fußverkehr sowie Hinweise auf Querungsstellen und mögliche Gefahrenpunkte. Zur Erarbeitung sollten mit den Schüler*innen Ortsbegehungen durchgeführt werden. Schulwegpläne helfen den Kindern und Eltern sichere und komfortable Wege zur Schule zu wählen. Dabei könnte eine Bereitstellung auch in mehreren Sprachen erfolgen. Um die Aktualität zu gewährleisten, werden die Schulwegepläne fortlaufend evaluiert und angepasst.

Durch die Darstellung sicherer Verkehrswege, werden Schüler*innen in der eigenständigen Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad unterstützt, die zur Reduzierung von Elternfahrten beiträgt.

Die Maßnahme kann in schulisches Mobilitätsmanagement integriert werden (vgl. D.2.3). Sie ist aber auch als Einzelmaßnahme wirksam.

Quelle: Stadt Kiel

## Wirkungen und Effekte

- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure
- zielgruppenorientierte Angebote
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätskultur der Nähe

## $CO_2$-Einsparpotenzial

■ □ □

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement, D.3.3 Geschwindigkeitsreduzierungen, D.3.4 Präventionsarbeit

**Beispiele** Schulwegplan der Grund- und Regionalschule Kiel-Holtenau [162] | Leitfaden zur Erstellung von Schulwegplänen, Kiel [163]

**Kosten** ■ □ □ □ □

Kosten für ein Erstkonzept bei Auftragsvergabe an Externe

## Fördermöglichkeiten

**Akteure** KielRegion, Schulleitung, Lehrer*innen, Eltern, Schüler*innen, Polizei, Verkehrswachten, Städte, Ämter und Gemeinden

# D.3.7 Ausweitung der Verkehrsüberwachung

*Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

**Priorisierung**

**Zeitrahmen**

## Zusammenfassung

Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und ergänzend Nutzung von Geschwindigkeitsanzeigern in sensiblen Bereichen in Kommen.

## Bausteine

- Informationen zu Chancen und Möglichkeiten der Verkehrsüberwachung durch die KielRegion im Fachplanungskreis, Erfahrungsaustausch
- Ausweitung der Verkehrsüberwachung an Unfallhäufungsstellen und sensiblen Einrichtungen
- ggf. Übertragung der Verkehrsüberwachung an die Kommune
- Errichtung von stationären Messstationen an neuralgischen Schwerpunkten
- Nutzung von Geschwindigkeitsanzeigern als Ergänzung durch die Kommunen
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Perspektivisch: Erprobung von Section-Control Messungen auf einzelnen Streckenabschnitten

## Beschreibung

Geschwindigkeitsmessungen, die insbesondere an Unfallhäufungsstellen, vor Schulen, Kitas oder Altenheimen in der Region durchgeführt werden, weisen eine Quote von über 10 % auf, bei der Fahrzeuge mit einer überhöhten Geschwindigkeit gemessen werden. Die nicht angepasste Geschwindigkeit gehört zu den Hauptursachen bei Verkehrsunfällen, die von der Polizei erfasst werden. Die Ausweitung von Geschwindigkeitsüberprüfungen führt zur Sensibilisierung und erhöht die Verkehrssicherheit.

Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist ausschließlich an besonders neuralgischen Stellen aufgrund vergleichsweise hoher Investitionen zielführend. Mobile Messungen können dagegen flexibel unterschiedliche Schwerpunktbereiche abdecken. Zudem kann perspektivisch in der Region die Section-Control Messung auf einzelnen Strecken geprüft werden, die nicht punktuell sondern auf Streckenabschnitten die Geschwindigkeit überwacht. Ein Pilotversuch erfolgt aktuell auf der Bundesstraße 6 in der Region Hannover.

Einzelne Gemeinden in der KielRegion nutzen Geschwindigkeitsanzeiger zur Sensibilisierung des Verkehrsverhaltens. Als erprobtes Mittel zum Hinweis auf überhöhte Geschwindigkeiten kann eine konsequente Ausweitung in Gemeinden, insbesondere an Schulen, Kitas und anderen sensiblen Einrichtungen die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit unterstützen. Zudem ermöglichen die Geschwindigkeitsanzeiger die Fahrzeuge zu zählen und die anteilige Geschwindigkeitsüberschreitung statistisch auszuwerten.

## Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit
- Lärmschutz und Luftreinheit
- Verringerung der Unfallkosten
- Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden

## $CO_2$-Einsparpotenzial

**Beispiele** Geschwindigkeitsdisplays bspw. in den Gemeinden Eisendorf, Barsbek, Flintbek oder der Stadt Kiel | Pilot Section-Control, Region Hannover [164] | Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung Großraum Nürnberg [165]

## Schnittstellen und Bezugspunkte

D.2.3 Schulisches Mobilitätsmanagement, D.3.3 Geschwindigkeitsreduzierungen, D.3.4 Präventionsarbeit

**Kosten**

Kosten je Geschwindigkeitsanzeiger 1.500 - 2.500 €

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** Straßenverkehrsbehörden, Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion

# 7 Klimaschutzszenario

Der Masterplan Mobilität der KielRegion definiert eine Vielzahl von Maßnahmen in den 12 Themenfeldern. Einige dieser Maßnahmen konnten im Hinblick auf ihre $CO_2$-Effekte mit dem Verkehrsmodell der KielRegion überprüft werden. Dies betrifft insbesondere ÖPNV-Maßnahmen im Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN. Für andere Maßnahmenbereiche konnten Potenziale mit Hilfe der Datenbasis des Verkehrsmodells abgeschätzt werden. Dabei ist es nicht sinnvoll, jede Einzelmaßnahme im Hinblick auf ihre $CO_2$-Wirkung zu bewerten. Viele Maßnahmen aus unterschiedlichen Themenfeldern betreffen strukturelle oder organisatorische Veränderungen, die die Akteure in der Region in die Lage versetzen, in Zukunft vor Ort konkrete Verbesserungen im Mobilitätsbereich besser umzusetzen. Dazu gehören:

- Anwendung des Handlungsleitfadens Fußverkehr (A.1.1)
- Fußverkehrschecks als Planungsinstrument (A.1.3)
- Netzwerkaufbau zum Austausch von Knowhow im Radverkehr (A.2.1)
- Erstellung eines Handlungsleitfadens Radverkehrsförderung (A.2.5)
- Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft (A.3.2)
- Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells (A.3.5)
- Regionale Abstimmung bei Lärmaktionsplänen (A.3.6)
- Beratung und Unterstützung von Mobilitätsinitiativen (C.1.1)
- Aufbau eines Verkehrsmanagementsystems (C.2.2)
- Zentrale Koordination der Nutzung finanzieller Fördermittel (C.3.5)
- Regionales Mobilitätsmanagement (D.1.1)
- Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Kooperation (D.1.2)
- Verstetigung der Akteursvernetzung (D.1.3)
- Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank (D.1.9)

Des Weiteren zielen viele Maßnahmen nicht direkt auf die Verringerung von $CO_2$-Emissionen ab, sondern vielmehr auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit oder die Sicherung der Erreichbarkeit in der Region. Schließlich wurden weitere Maßnahmen mit dem Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in den Zentren und entlang der Achsen des ÖPNV konzipiert, ohne dass im Masterplan Mobilität konkrete Flächen benannt wurden. Diese Maßnahmen wirken alle indirekt auch auf die verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen.

Im Folgenden werden die Wirkungen der Maßnahmen aus den vier Handlungsfeldern des Masterplans in einem Klimaschutzszenario dargestellt. Diese Wirkungsabschätzungen berücksichtigen dabei die positiven und negativen Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen. So werden die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements die Nachfrage nach neuen ÖPNV-Angeboten durch eine Veränderung der Mobilitätskultur hin zu einer generell größeren ÖPNV-Affinität unterstützen. Auf der anderen Seite wird eine Förderung des Radverkehrs auf bestimmten Relationen auch zu einer Verlagerung von ÖPNV-Fahrten auf das Fahrrad führen. Am Schluss werden die Gesamtwirkungen aller vier Handlungsfelder zusammengefasst.

***EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN***

Direkte $CO_2$-Wirkungen lassen sich für das Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN ermitteln. Mit dem Verkehrsmodell lässt sich abschätzen, auf welchen Relationen wie viele Fahrten auf den ÖPNV verlagert und wie viele Emissionen durch einen $CO_2$-neutralen ÖPNV-Betrieb eingespart werden können. Da der Masterplan keine Detailplanung beinhalten kann, sondern auf einer abstrakteren Ebene strategische Empfehlungen zu Maßnahmen mit hohen Wirkungspotenzialen ermittelt, sind im Modell plausible Annahmen einer möglichen Umsetzung getroffen worden. Dabei bauen die Maßnahmen im

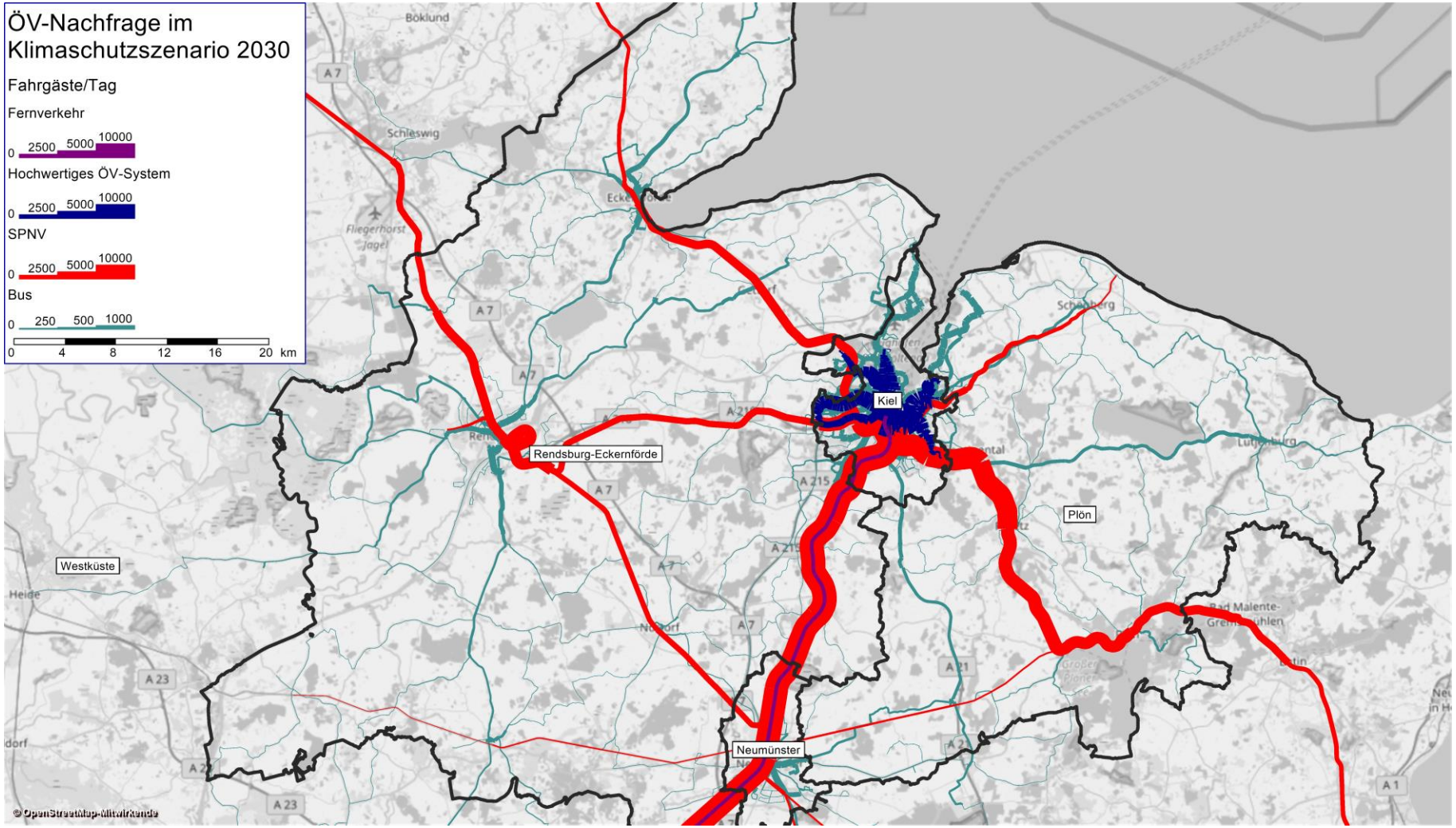
ÖPNV aufeinander auf und beeinflussen sich gegenseitig. So sind die starken Achsen im Regionalverkehr von der Zielstruktur des SPNV abhängig, da eine hohe Attraktivität nur bei guten Anschlüssen gewährleistet ist.

Im Verkehrsmodell lassen sich die Effekte von infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen oder betrieblichen Angebotsausweitungen darstellen und bewerten. So wurde für die Ausweitung der SPNV-Leistungen in Abstimmung mit der NAH.SH ein plausibles Zielkonzept im Modell unterstellt, welches Ausweitungen auf den Achsen nach Preetz, Eckernförde-Nord, Rendsburg-Seemühlen/Fockbek und Neumünster sowie die Reaktivierung der Strecke nach Schönberg vorsieht. Mit diesen Ausweitungen geht auch die Reaktivierung von Haltepunkten einher, die einerseits ein auskömmliches Nachfragepotenzial erreichen und andererseits zu den betrieblichen und konzeptionellen Restriktionen passen. Zudem wurden die starken Achsen im Busverkehr, die ein ausreichendes Nachfragepotenzial aufweisen, umgesetzt. Hierbei wurde kein detailliertes Feinkonzept erstellt, sondern eine korridorweise Konzeption vorgenommen. Diese orientiert sich an heutigen Linienverläufen, Haltestellen und Fahrzeiten und ist auf Fahrplanraster des SPNV ausgerichtet. Als letzter Baustein wurden auch die Wirkungen von Zubringer- und Vernetzungssystemen bewertet, die bestimmte und von den Fahrplanlagen besonders geeignete Knoten des SPNV und der starken Achse mit den restlichen Potenzialgebieten in der Fläche vernetzen. Beispiele sind der Knoten Gettorf als Systemhalt im Regionalverkehr, Zubringerbusse zum reaktivierbaren Haltepunkt Neuwittenbek oder Anschlussknoten im Busbereich wie in Lütjenburg. Diese Zubringerkonzeption erfolgte ebenfalls auf Basis einer Grobkonzeption. Hier ist im Rahmen einer späteren Feinkonzeption insbesondere zu klären, welche Art der Bedienung für das Zubringersystem in Frage kommt (klassischer Busverkehr, flexible Bedienformen, Bürgerbusse etc.). Zuletzt konnte auch der Ausbau und die Bereitstellung attraktiver B+R- und P+R-Anlagen durch verminderte Anbindungszeiten und somit einen geringeren Fahrtantrittswiderstand zur ÖPNV-Nutzung im Modell unterstellt und an den in Frage kommenden Standorten umgesetzt werden.

Im Stadtgebiet Kiel sind in Abstimmung mit dem laufenden Projekt zur Teilfortschreibung des VEP Kiel im Themenfeld ÖPNV erste Überlegungen zur Neustrukturierung der Produkthierarchien und der Einführung eines hochwertigen Systems im Modell übernommen worden. Hierbei wurde bewusst eine Zwischenstufe implementiert, die noch keine großvolumigen Infrastrukturausbauten wie z. B. zusätzliche Kanalquerungen vorsieht, da hier im Laufe des Projekts zunächst noch die bauliche Machbarkeit verschiedener Trassen, die zeitliche Umsetzbarkeit, Betriebskonzepte und Nachfragepotenziale neuer Baugebiete untersucht und abgewogen werden. Auch für den Kieler Süden wurden noch keine konkreten Varianten eines hochwertigen Systems unterstellt, da eine Integration der künftigen Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung noch nicht geklärt werden konnte. Dennoch wurden auch in diesen Bereichen die vorhandenen Angebote auf das neue System hinsichtlich von Laufwegen, Fahrlagen, Anschlüssen und Verknüpfungspunkten optimiert.

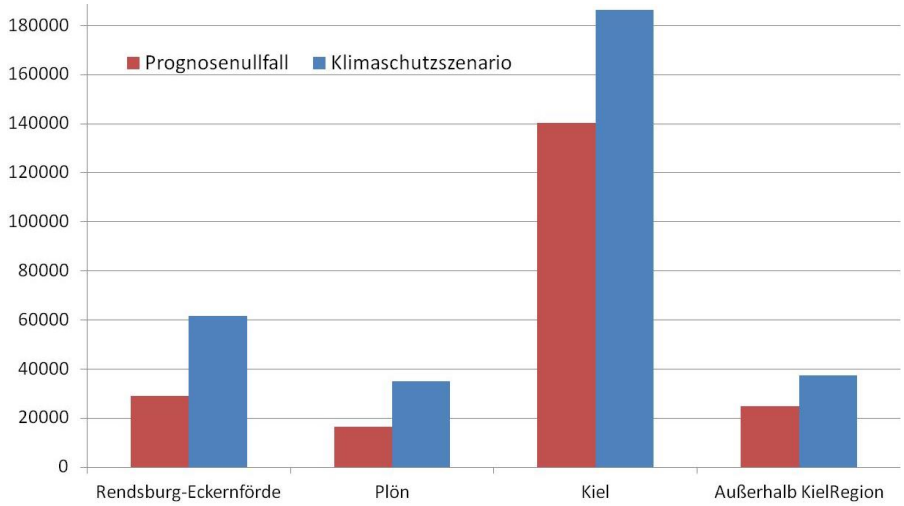
Insgesamt lassen sich durch die Maßnahmen im Themenfeld „**Starke Achsen**“ gut 110.000 Wege täglich auf den ÖPNV verlagern (vgl. Abb. 81). Der größte Anteil der zusätzlichen ÖV-Fahrten entfällt dabei auf die Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel (in Abb. 80 und Abb. 82 dunkelblau dargestellt). Aber auch die deutliche Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs mit dichteren Fahrplänen und neuen Haltepunkten führt zu einer Verlagerung von rund 25.000 Fahrten auf den SPNV (in Abb. 80 und Abb. 82 rot dargestellt). Aufgrund der hohen Reiseweiten ist hiermit ein besonders hohes $CO_2$-Einsparpotenzial in Höhe von rund 50.000 to/Jahr verbunden. Ein weiteres Potenzial liegt in den starken regionalen Busachsen, die im Zusammenspiel mit dem ausgeweiteten SPNV besondere Wirkung entfalten (in Abb. 80 und Abb. 82 blaugrün dargestellt).

*Abb. 80: Werktägliche Fahrgastnachfrage in der KielRegion im Klimaschutzszenario*[10]




[10] In Abb. 80 ist zu beachten, dass für den regionalen Busverkehr ein anderer Maßstab gewählt wurde, als für den Schienenverkehr.

*Abb. 81: Entwicklung der werktäglichen Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario gegenüber dem Prognose-Nullfall nach Kreisen*[11]




Die Maßnahmen in den Themenfeldern „Zubringer und Vernetzung“ und „Förde-/Schifffahrt“ haben quantitativ einen geringeren Effekt auf die regionale Fahrgastnachfrage, da sie relativ dünn besiedelte Gebiete erschließen bzw. tangentiale Verkehrsrelationen bedienen. Nichtsdestotrotz sind sie unverzichtbarer Bestandteil des Konzepts, da sie die Zwischenräume zwischen den „starken Achsen“ an diese anbinden. Nur durch die Heranführung dieser Potenziale an die „starken Achsen“ besteht dort ein auskömmliches Nachfragepotenzial für ein attraktives und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Fahrplanangebot. Die Zubringer stellen somit die Erreichbarkeit des ländlichen Raums sicher und verbessern zugleich die Wirtschaftlichkeit der „starken Achsen“. Insgesamt würden diese Maßnahmen in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde zu einer Verdoppelung der Fahrgastnachfrage führen und in Kiel 50.000 Fahrgäste hinzugewinnen. Der ÖPNV würde mit der Umsetzung der dargestellten Maßnahmen seine Beförderungsleistung um mehr als 2 Mio. Personenkilometer pro Tag erhöhen. Dies ist ein Zuwachs gegenüber heute von rund 90 %. Das entspricht einem $CO_2$-Einsparpotenzial von rund 110.000 Tonnen $CO_2$ pro Jahr. Abb. 81 stellt den Zuwachs der Verkehrsnachfrage im Klimaschutzszenario gegenüber dem Prognose-Nullfall, der das heutige ÖPNV-Angebot beinhaltet, dar.

Wie erläutert ergeben sich hohe zusätzliche Fahrgastpotenziale vor allem auf den aufgewerteten SPNV-Achsen nach Preetz, Neumünster, Rendsburg-Seemühlen/Fockbek, Eckernförde und Schönberg. Auch für eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg – Plön konnte bei flankierender Anpassung des Busnetzes und optimaler Fahrlage zwischen den Anschlussknoten in Neumünster und Ascheberg ein hinreichendes Potenzial ermittelt werden, welches jedoch noch einer Feinuntersuchung bedarf (vgl. auch Maßnahmensteckbrief B.1.7). Zudem zeigen sich Nachfrage-Effekte auf den geplanten starken Busachsen, z. B. von Raisdorf in Richtung Lütjenburg bzw. rund um Rendsburg und Eckernförde oder auf der Achse zwischen Kiel, Bornhöved und Bad Segeberg. Auch die Bedeutung regionaler Anschlussknoten z. B. in Gettorf, schlägt sich in gestiegener Verkehrsnachfrage nieder.

In der Stadt Kiel kann durch die Einführung eines hochwertigen Systems in dichtem Takt auf bestimmten Achsen die bestehende Nachfrage gebündelt und ein hohes Volumen an Neufahrgästen erreicht werden. Besondere Eignung weisen hierbei die Korridore in Richtung Uni/Suchsdorf, Wik, Neumühlen-Dietrichsdorf, Mettenhof und Elmschenhagen auf (vgl. Abb. 82). Die blauen Balken stellen dabei die Fahrgastnachfrage für ein hochwertiges ÖV-System auf eigener Trasse (z. B. Tram, Bus-Rapid-Transit) dar. Darüber hinaus

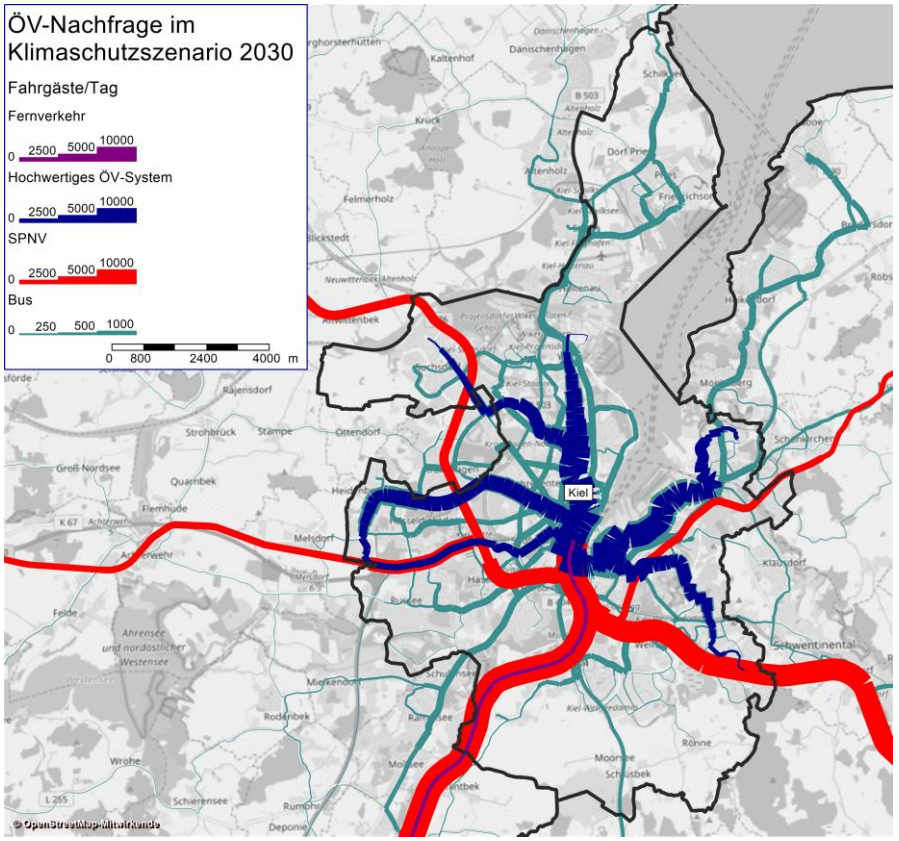
[11] ÖV-Wege, die im jeweiligen Kreis beginnen

verbleibt eine hohe Fahrgastnachfrage im Busverkehr in Richtung Friedrichsort und in Richtung der Nachbarkommunen (Molfsee, Altenholz, Heikendorf/Laboe).

In den Bereichen, in denen die konkrete Ausgestaltung der Siedlungsentwicklung und bauliche Herausforderungen erst eine mittel- bis langfristige Etablierung eines hochwertigen Systems erwarten lassen (Kieler Norden und Süden), liegen weitere ÖV-Nachfragepotenziale. Diese konnten in den Modellrechnungen für den Masterplan jedoch noch nicht quantifiziert werden. Die genaue Ausgestaltung des hochwertigen Netzes in Kiel und Varianten zu Anpassungen im restlichen städtischen Netz sind Gegenstand intensiver Betrachtungen im parallel laufenden Projekt zur Teilfortschreibung des VEP Kiel im Themenfeld ÖPNV und werden im Rahmen dessen vertieft bearbeitet werden.

Für die Fördeschifffahrt zeigt sich ein gewisses Nachfragepotenzial für einen Taktverkehr auf der Relation Möltenort-Friedrichsort. Allerdings sind im Szenario noch keine direkten Verknüpfungen mit Bus-Zubringern unterstellt. Hier sollte insbesondere im Zusammenhang mit den Entwicklungen auf dem MFG-5-Gelände in Holtenau und den mittel- bis langfristigen Umsetzungsoptionen für ein hochwertiges ÖPNV-System nördlich des Kanals geprüft werden, ob z. B. eine Pendelfähre zwischen Holtenau/Ost (MFG5) und Möltenort ein höheres Nachfragepotenzial und eine verbesserte Netzwirkung erzielen könnte. Auch die anschlussoptimierte Heranführung von Busverkehren aus den umliegenden Gemeinden in Richtung Möltenort sowie die Verknüpfung mit dem Radverkehr ist detaillierter zu untersuchen. Ebenso kann die Einführung eines hochwertigen Systems in Kiel zu Wechselwirkungen führen, so dass eine Mitbetrachtung und Bewertung auch im Rahmen des städtischen Konzepts erfolgen wird.

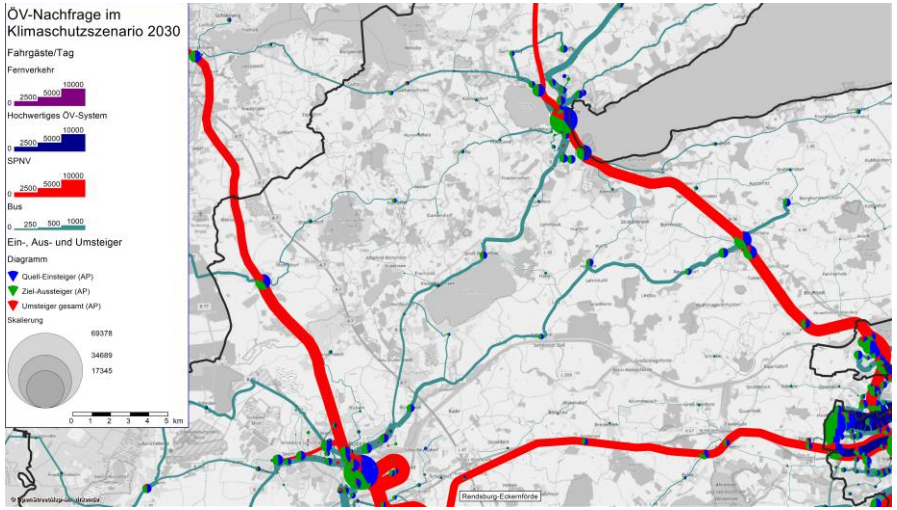
*Abb. 82: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Kiel*




Im ländlichen Raum zeigen die Modellrechnungen exemplarisch am Raum Gettorf/Eckernförde, dass Zubringersysteme auch aus den Achsen-Zwischenräumen neue Nachfrage an den SPNV heranführen und zugleich für Fahrten zwischen den Zentren des Kreises genutzt werden kann. In der Abb.

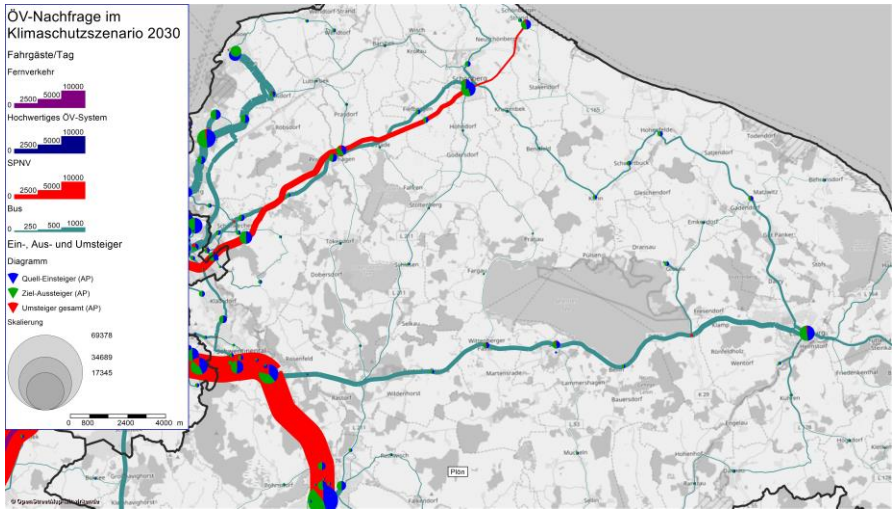
83[12] wird das Nachfragepotenzial auf den Busachsen zwischen Rendsburg und Eckernförde, Rendsburg und Gettorf sowie von Eckernförde Richtung Kappeln/Damp deutlich. Auch Zubringerlinien zum SPNV, wie von Osdorf nach Gettorf oder von Kropp nach Owschlag zeigen ein für den ländlichen Raum hinreichendes Nachfragepotenzial. In Eckernförde Süd, Eckernförde Krankenhaus und Gettorf Süd können durch neue Regionalbahnhalte zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Hier wäre eine Anpassung des Stadtbusses als Zubringer erforderlich. Die Stadt Eckernförde wird hierzu eine Überplanung des Stadtbussystems im Rahmen eines anderen Projekts untersuchen lassen.

*Abb. 83: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Gettorf/ Eckernförde*




Auch im Kreis Plön zeigt sich exemplarisch für den Bereich Raisdorf/Schönberg/Lütjenburg (vgl. Abb. 84), dass durch das SPNV-Konzept mit neuen Linien und Haltepunkten viele Neufahrgäste nach Preetz und Schönberg gewonnen werden können. Parallele Buslinien werden zwar schwächer genutzt als heute, insgesamt nehmen die Fahrgastzahlen in diesem Korridor jedoch deutlich zu. Am Beispiel der Achsen von Lütjenburg zum Bahnhof Raisdorf zeigt sich, dass durch ein attraktives, vertaktetes Angebot mit optimierten Anschlüssen deutlich mehr Fahrgäste gewonnen werden können als mit dem heutigen Regionalbus-Angebot – obwohl im Konzept die Busse nicht mehr nach Kiel durchfahren, sondern am Bahnhof Raisdorf enden. Durch die eingesparten Fahrzeugkilometer kann jedoch auf der Reststrecke ein dichteres Angebot wirtschaftlicher dargestellt werden.

*Abb. 84: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Raisdorf/ Schönberg/Lütjenburg*




[12] In den Abb. 83 und Abb. 84 wurde für die Balken ein größerer Maßstab gewählt, da die Fahrgastzahlen im ländlichen Raum geringer sind als in der Stadt Kiel.

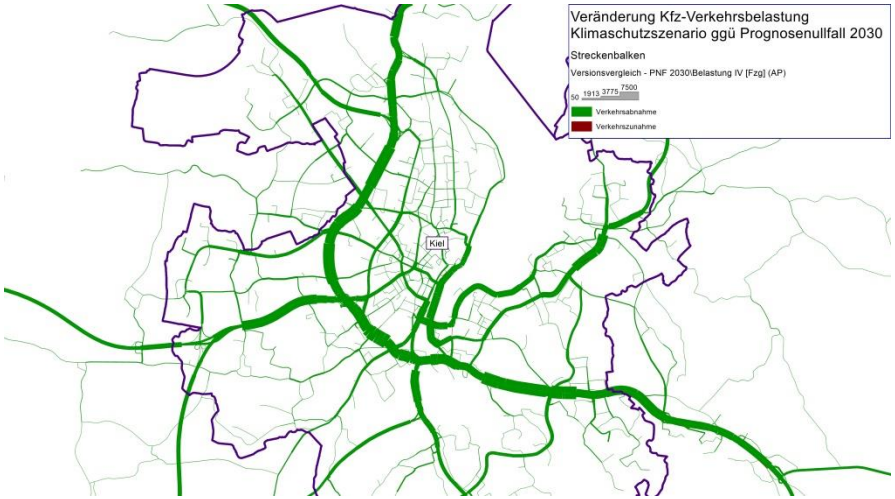
***ANFAHREN UND HANDELN***

Im Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN werden die drei Themenfelder „Nutzen statt Besitzen“, „Wirtschaftsverkehr“ und „Elektromobilität“ definiert. Das Handlungsfeld „Nutzen statt Besitzen“ zielt darauf ab, die Menschen in der KielRegion weniger abhängig vom Besitz eines eigenen Autos zu machen. Durch flexible CarSharing-, Dorf-Auto- und BikeSharing-Angebote und neue Mitfahrangebote wird die Mobilität von Personen ohne eigenen Pkw verbessert. Dies kann Haushalte dazu motivieren, einen Haushalts-Pkw abzuschaffen bzw. auf die Anschaffung eines Pkw zu verzichten. Steht das eigene Auto erst einmal vor der Tür, wird es in der Regel auch häufig genutzt. So legen Personen mit einem eigenen Pkw in der KielRegion fast zwei Drittel aller Wege als Pkw-Fahrer zurück. Wenn sich mehrere Erwachsene im Haushalt einen Pkw teilen, dann nutzen sie diesen nur für 42 % aller Wege. Personen ohne Pkw im Haushalt nutzen hingegen in der Regel einen (geliehenen) Pkw nur für wenige Fahrten im Monat. Heute gibt es 315.000 Pkw privater Halter in der KielRegion. Bis zum Jahr 2035 besteht ein Potenzial, rund 65.000 Pkw (20 %) durch eine Flotte von 5.000 gemeinschaftlich genutzten Elektroautos zu ersetzen. Dies ist dann möglich, wenn zugleich vielfältige alternative Mobilitätsoptionen für die meisten Alltagswege geschaffen werden. Bei 6.000 km jährlicher Fahrleistung je eingespartem Pkw ergeben sich rund 1 Mio. km Fahrleistungsreduktion pro Jahr oder 50.000 to $CO_2$ pro Jahr. Zugleich werden 1,5 Mio. m² weniger Fläche für Parkplätze benötigt – insbesondere dort, wo der Platz knapp ist und wo dies Spielräume zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen eröffnet.

Im Stop&Go-Verkehr wird besonders viel $CO_2$ emittiert. Daher zielt der Masterplan Mobilität darauf ab, Staus in der Region zu verringern, indem die Straßen durch den Ausbau eines leistungsfähigen ÖPNV und Radverkehrsnetzes entlastet werden. Auch kostspielige und städtebaulich schwierige Ausbauprojekte, wie z. B. im Verlauf der B 76 in Kiel könnten durch gezielte Entlastungswirkungen überflüssig werden.

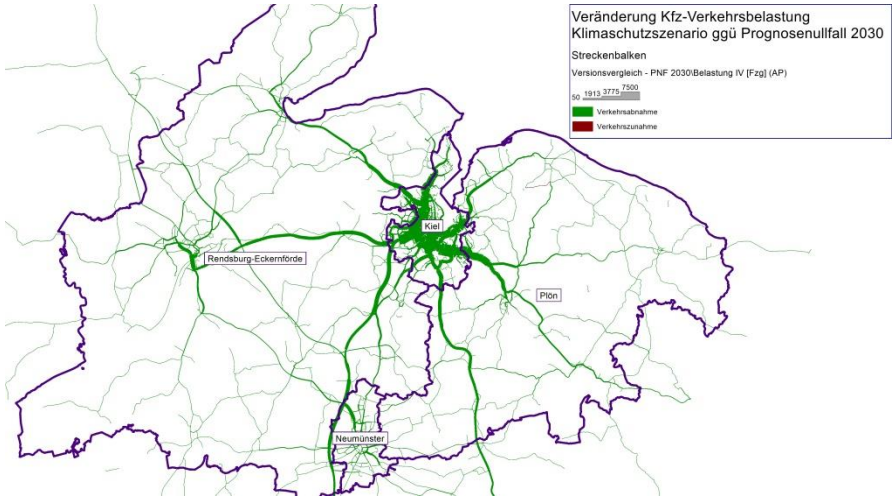
Durch die Maßnahmen des Masterplans Mobilität können insbesondere die heute hochbelastete B 76, der Ostring sowie die Zufahrtstrecken in Richtung der Kieler Innenstadt entlastet werden. Dabei ist eine Entlastung der B 76 im Bereich Waldwiese um bis zu 13.000 Kfz/Tag und eine Entlastung der Kieler Innenstadt um bis zu 20.000 Kfz/Tag möglich (vgl. Abb. 85).

*Abb. 85: Entlastung des Kieler Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall*




Auch in der Region können durch die Maßnahmen des Masterplans Mobilität hochbelastete Strecken wie der Rendsburger Kanaltunnel (- 4.000 Kfz/Tag), die A 7 (- 4.000 Kfz nördlich Neumünster) und die B 76 bei Raisdorf (- 6.000 Kfz/Tag) entlastet werden (vgl. Abb. 86).

*Abb. 86: Entlastung des Regionalen Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall*




Der Masterplan sieht die Umgestaltung von den Hauptverkehrsstraßen zugunsten von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Trassen vor, bei denen künftig auch weniger Kfz-Fahrstreifen für die störungsfreie Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichen. Die Kapazitätsreduktion an diesen Stellen führt auch im Verkehrsmodell nicht zu Staus, wenn der Lieferverkehr besser organisiert wird, um Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr zu vermeiden.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des VEP Kiel im Themenfeld ÖPNV werden für die zentralen Hauptverkehrsstraßen in der LH Kiel, auf denen künftig der ÖPNV auf eigener Trasse Vorrang haben soll, integrierte Konzepte entworfen, die die Belange aller Verkehrsträger und insbesondere des Wirtschafts- und Lieferverkehrs berücksichtigen.

Insgesamt zielen die Maßnahmen der Strategie „Wirtschaftsverkehr“ eher auf eine stadt- und umweltverträglichere sowie effizientere Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ab. Die $CO_2$-Effekte lassen sich dabei nicht einfach quantifizieren.

Eine zentrale Strategie ist die langfristige Umstellung der Fahrzeugflotte in der KielRegion auf $CO_2$-neutrale Antriebe. Hierzu werden im Themenfeld „$CO_2$-neutrale Antriebe“ Maßnahmen formuliert. Diese zielen auf Anreize für private Fahrzeugbesitzer*innen u. a. durch eine bessere Ladeinfrastruktur ab. Es sollen aber auch gewerbliche Kfz-Halter zu einem umfassenden Einsatz von Elektrofahrzeugen animiert werden. Schon heute sind Elektrofahrzeuge bei Betrachtung der „Wheel to Wheel“-$CO_2$-Emissionen (also der Emissionen, die während des Fahrvorgangs und der Kraftstoff- bzw. Stromherstellung anfallen) deutlich $CO_2$-effizienter als Diesel oder Benziner (ca. 40 g weniger $CO_2$/km). Bis 2035 werden die Umweltvorteile von Elektrofahrzeugen wegen effizienterer Fahrzeugtechnologien und sauberer Stromerzeugung im Windenergieland Schleswig-Holstein deutlich größer werden (ca. 100 g $CO_2$/km).

Das $CO_2$-Einsparpotenzial durch Elektroautos und andere $CO_2$-neutrale Antriebe wird mit rund 100.000 bis 150.000 to/Jahr abgeschätzt. Dies kann gelingen, wenn 2035 20 bis 30 % des Kfz-Fahrzeugparks mit alternativen Antrieben betrieben wird. So können von 16 Mio. Fahrzeug-Kilometern im regionalen Pkw- und Lkw-Verkehr rund 3 bis 4,5 Mio. Pkw-km pro Tag elektrisch zurückgelegt werden. Eine Einsparung von 150.000 to $CO_2$ ist allerdings nur dann realistisch, wenn die Einführung von alternativen Antrieben auch auf Bundesebene massiv unterstützt wird und wenn z. B. durch lokale Fahrverbote für Fahrzeuge, die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten, Anreize zum Umstieg auf emissionsfreie Antriebe gegeben werden.

Zudem könnte der ÖPNV-Betrieb in der Region bis 2035 überwiegend lokal emissionsfrei abgewickelt werden, wenn SPNV-Fahrzeuge und Busse künftig elektrisch fahren oder durch Brennstoffzellen angetrieben werden, die regenerativ erzeugten Wasserstoff nutzen. Dazu sind eine Umstellung der Busflot-

te auf alternative Antriebe sowie ein konsequenter Einsatz von Hybridfahrzeugen im SPNV auf allen noch nicht elektrifizierten Strecken erforderlich.

Dieses ambitionierte Ziel erfordert entsprechende Anstrengungen und eine langfristige Berücksichtigung in den Ersatzbeschaffungen für den Fuhrpark. Da inzwischen europaweit auch größere Serien an Bussen mit Elektro- und Brennstoffzellenantrieb durch die Verkehrsunternehmen bestellt werden, ist zukünftig von weiteren Skaleneffekten bei den Beschaffungskosten und weiter verbesserten Reichweiten auszugehen.

Im Bereich der Schienenfahrzeuge ist die aktuelle Ausschreibung zur Beschaffung einer größeren Serie innovativer emissionsfreier Fahrzeuge für die Netze Ost und Nord deutschlandweit wegweisend. In Summe können durch eine Emissionsfreiheit des ÖV-Betriebs bis zu 50.000 to $CO_2$/Jahr eingespart werden.

***ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN***

Im Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN werden die drei Themenfelder „Regionaler Radverkehr“, „Fußverkehrsförderung“ und „Integrierte Planung“ formuliert. Der Radverkehr kann in der Region durch die benannten Maßnahmen deutlich ausgeweitet werden. Der Boom von Pedelecs macht das Fahrrad auch für weitere Strecken attraktiv, wenn eine sichere und schnelle Infrastruktur durch ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz und schnelle Premiumrouten bereitgestellt wird. Zudem können durch sichere Abstellmöglichkeiten und die Verbesserung der Verkehrssicherheit Zugangshemmnisse abgebaut werden, die heute viele Menschen vom Radfahren im Alltag abhalten. Mit dem Verkehrsmodell wurde das Verlagerungspotenzial dieser Strategien mit der Annahme abgeschätzt, dass Radfahrer*innen und Pedelec-Nutzer*innen auf besserer Infrastruktur im Mittel 25 % schneller unterwegs sind als heute und, dass Zugangshemmnisse verringert werden. Im Ergebnis zeigt sich ein Potenzial von rund 150.000 zusätzlichen Fahrradfahrten pro Tag sowie eine Vergrößerung der mittleren Reiseweite auf über 4 km. Dies sind rund 1 Mio. Personenkilometer zusätzlich, die mit dem Fahrrad in der KielRegion pro Tag zurückgelegt werden könnten. Dies entspricht einem Einsparpotenzial von rund 50.000 to $CO_2$ pro Jahr.

Bei einer konkreten Ausplanung der Premiumrouten im Radverkehr kann das Verkehrsmodell genutzt werden, um die Nachfrageeffekte und den volkswirtschaftlichen Nutzen einzelner Trassen abzuschätzen. Hierfür wäre das Radverkehrsmodell weiter zu verfeinern.

Die $CO_2$-Potenziale der Fußverkehrsförderung können nicht für einzelne Maßnahmen quantifiziert werden. Hier geht es darum, dass attraktive und verkehrssichere Straßenräume und Plätze geschaffen werden, um Hemmnisse abzubauen, zu Fuß (auch zur ÖV-Haltestelle) zu gehen. Zudem machen fußgängerfreundliche Zentren und Ortsteile diese attraktiv als Wohnstandort. Integrierte Standorte als Wohn-, Einkaufs- und Lebensort zu stärken ist auch Ziel der Strategie „Integrierte Planung“. Um die Wirkungen dieser Strategie im Hinblick auf die $CO_2$-Wirkungen auch gegenüber einer Flächenentwicklung an wenig integrierten Standorten zu beziffern, kann das Verkehrsmodell künftig genutzt werden, um die Verkehrs- und $CO_2$-Wirkungen von konkreten Flächenausweisungen und Ansiedlungsvorhaben zu bewerten und zu optimieren.

Große Verlagerungswirkungen und damit $CO_2$-Potenziale kann eine konsequente Bewirtschaftung und Umnutzung von Parkplätzen in den Stadtzentren und dichter bebauten Quartieren erzeugen. Diese Maßnahme kann eine ÖPNV- und Radverkehrsstrategie flankierend unterstützen. Die Modellrechnungen zu Wirkungen des Parkraummanagements zeigen grundsätzlich einen hohen Verlagerungseffekt vom Pkw auf andere Verkehrsmittel. Dies kann

über 50.000 to $CO_2$/Jahr einsparen. Voraussetzung sind jedoch attraktive alternative Mobilitätsoptionen zur Fahrt mit dem Pkw in die Stadt, da sonst räumliche Verdrängungswirkungen insbesondere im Einkaufsverkehr in Bereiche ohne Parkraumbewirtschaftung zu erwarten sind.

***INFORMIEREN UND ORGANISIEREN***

Das Handlungsfeld INFORMIEREN UND ORGANISISEREN befasst sich mit den Themenfeldern „Kommunikation“, „Mobilitätsmanagement“ und „Verkehrssicherheit“.

Die Strategie „Verkehrssicherheit“ zielt insbesondere auf eine Verringerung der Unfallzahlen. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit aber auch eine wichtige Voraussetzung, um den Fußverkehr und den Radverkehr attraktiver zu machen und die dort benannten Verlagerungspotenziale zu erreichen.

Die Strategie „Kommunikation“ umfasst eine Reihe von Maßnahmen, um die Strukturen für eine Umsetzung des Masterplans zu erreichen. Zugleich zielen Maßnahmen der Kommunikation und des Mobilitätsmanagements darauf ab, die Mobilitätsangebote in der KielRegion besser zu vermarkten. Die Modellrechnungen zeigen, dass insbesondere Erwerbstätige, Rentner*innen und allgemein Personen mit Pkw den ÖPNV in der KielRegion heute extrem selten nutzen und daher mit dem Angebot nicht vertraut sind. So legen momentan Personen mit eigenem Pkw nur jeden 40. Weg mit dem ÖPNV zurück. Ein verbessertes Angebot kann nur durch gezielte Mobilitätsmanagement-Maßnahmen in Betrieben, in den Kommunen und durch neue Tarifangebote und Informationsmedien vermarktet werden. Dies könnte die Strategien der anderen Handlungsfelder deutlich wirksamer machen. Potenzialabschätzungen mit dem Verkehrsmodell zeigen hier ein zusätzliches Verlagerungspotenzial von 50.000 Fahrten pro Tag und 50.000 to $CO_2$ pro Jahr.

***Klimaschutzszenario***

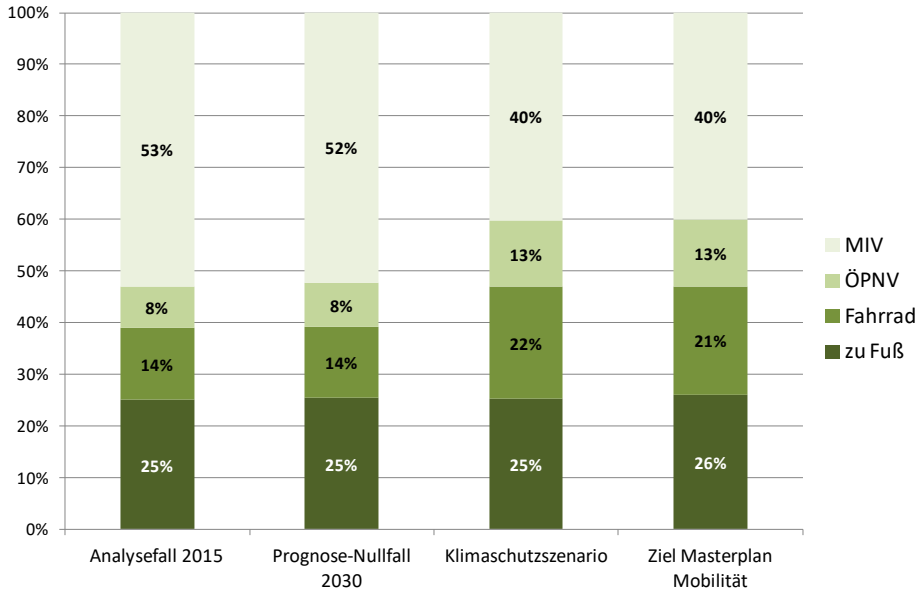
Insgesamt ergeben sich folgende $CO_2$-Einsparpotenziale durch die Maßnahmen des Masterplans Mobilität der KielRegion.

*Abb. 87: $CO_2$-Einsparpotenziale im Klimaschutzszenario*

| Handlungsfeld | $CO_2$-Einsparpotenzial |
|---|---|
| Annähern und Aufsteigen | 100.000 to/Jahr |
| Einsteigen und Umsteigen | 110.000 to/Jahr |
| Anfahren und Handeln | 200.000 to/Jahr |
| Informieren und Organisieren | 50.000 to/Jahr |
| **Klimaschutzszenario** | **460.000 to/Jahr** |

Mit diesen $CO_2$-Einsparpotenzialen können die gesetzten Ziele auf dem Weg hin zu einer klimaneutralen Mobilität in der KielRegion bis zum Jahr 2050 eingehalten werden. Bei Unterstellung der konsequenten Umsetzung aller Maßnahmen des Masterplans Mobilität der KielRegion kann es gelingen, auch die im Zielkonzept in Kapitel 2 formulierten Modal-Split-Ziele zu erreichen. Hierfür sind jedoch in den nächsten Jahren große Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich. Wenn einzelne Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen nicht umgesetzt werden, können durch die Hebung zusätzlicher Nachfragepotenziale in anderen Bereichen die Wirkungen möglicherweise an anderer Stelle aufgefangen werden. Zu nennen ist hier beispielsweise eine konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung in Kiel und der Region auf den ÖPNV.

*Abb. 88: Modal Split der gesamten KielRegion - Analyse 2015, Prognose-Nullfall, Klimaschutzszenario und Ziele des Masterplans Mobilität*




Diese Ziele können allerdings nur erreicht werden, wenn der Qualitätssprung im ÖPNV und SPNV sowie im Radverkehr kombiniert wird mit einer stadtverträglichen Umgestaltung der Straßen, einem konsequenten Parkraummanagement, umfassenden Informations- und Kommunikationsstrategien und einer konsequenten Umstellung des motorisierten Verkehrs auf alternative Antriebe.

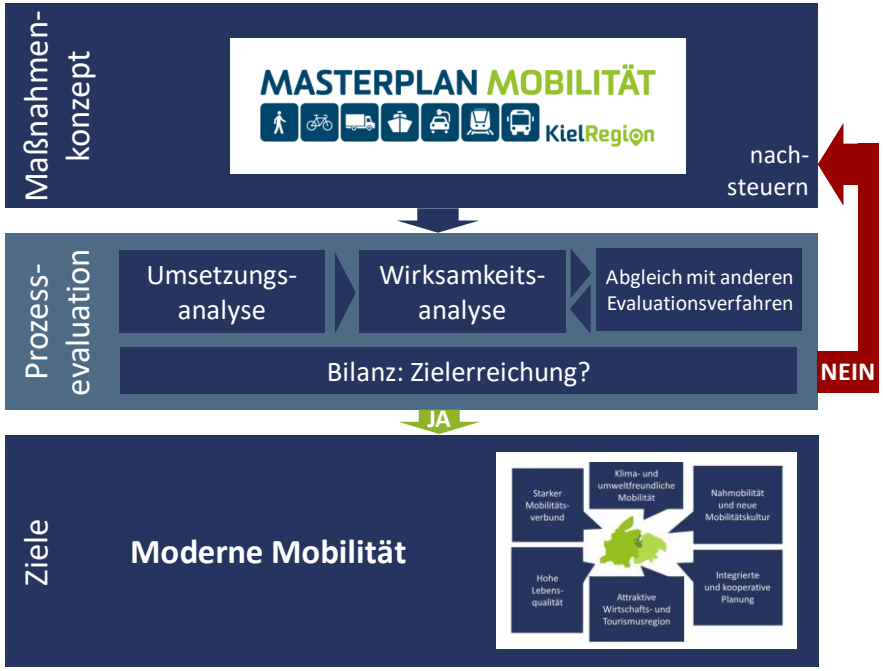
# 8 Evaluationskonzept

Der Masterplan Mobilität ist als umsetzungsorientiertes Konzept angelegt. Mit dem Zielkonzept ‚Moderne Mobilität' wurde für den Horizont 2050 das Ziel der weitgehenden $CO_2$-Neutralität (-95 %) vereinbart. Für den in der Planung handhabbaren Horizont 2035 wurden die Ziele in einem Zwischenschritt heruntergebrochen (-35 % $CO_2$-Reduktion) und darüber hinaus im Hinblick auf Modal Split und Pkw-Fahrleistung weiter konkretisiert (vgl. Kap. 1.2.7). Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige, ausschlaggebende Veränderungen abzusehen, dient ein begleitendes Evaluationskonzept dazu, Maßnahmenwirkungen im Umsetzungsprozess sowie Abweichungen zur Zielsetzung frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren und handeln zu können.

Das Evaluationskonzept beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Prozessevaluation (vgl. Kap. 8.1), zeigt aber auch die Vorgehensweise für die Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 8.2) auf. Die Prozessevaluation besteht aus den beiden Bausteinen der Umsetzungsanalyse und der Wirkungsanalyse. Dazu wird ein messbares Indikatorensystem (vgl. Kap. 8.2) vorgeschlagen, welches als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung dient.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit vorgeschlagen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

*Abb. 89: Steuerungsfunktion der Evaluation im Umsetzungsprozess*




Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten (vgl. Kap. 5).

## 8.1 Prozessevaluation

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses umfasst die beiden Bausteine der Umsetzungsanalyse und Wirkungsanalyse, deren Ergebnisse in unterschiedlichen Zeitintervallen in Berichtsform dokumentiert werden.

Während die Umsetzungsanalyse den Prozess der Umsetzung betrachtet (Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant? Wo gibt es Erfolge und Hindernisse bzw. Schwierigkeiten?), wird mit der Wirkungsanalyse die Zielerreichung geprüft (Wie weit ist der Fortschritt zur Erreichung der Ziele? Gibt es Bedarf zur Anpassung der Handlungsstrategien?). Die Erkenntnisse aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 8.2) können in die Prozessevaluation einfließen. Insofern in der Prozessevaluation Effekte festgestellt werden, die nicht zielführend und entsprechend unerwünscht sind, ist die Anpassung des Maßnahmenkonzepts zu prüfen, um entsprechend nachzusteuern.

***Umsetzungsanalyse***

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Projekte bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 8.2) werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle zwei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

***Wirkungsanalyse***

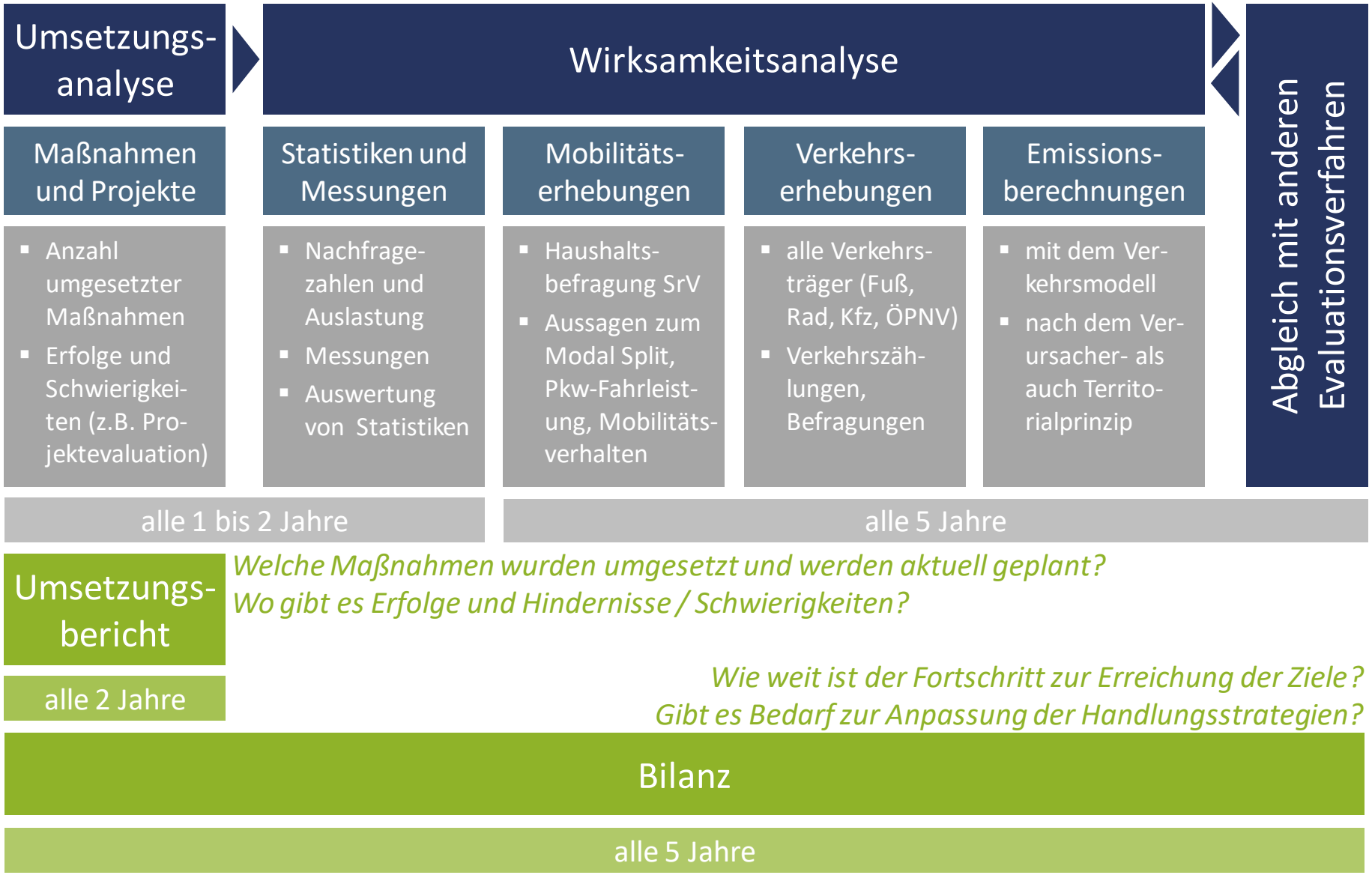
Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf vier methodischen Säulen: Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen, Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger, der Auswertung von Statistiken und Messungen sowie Emissionsberechnungen unter Nutzung des Verkehrsmodells (vgl. Abb. 90).

Da parallel zur Umsetzung des Masterplans Mobilität auch andere Konzepte umgesetzt werden, ist eine Abstimmung der Evaluationsverfahren sinnvoll. Dabei geht es einerseits darum, Synergieeffekte in der Datenerhebung zu identifizieren und zu nutzen, sowie andererseits um den Abgleich der Ergebnisse. Dazu ist eine Synchronisierung des Evaluationsturnus zu empfehlen.

Aktuell bekannt sind die Prozesse des Masterplans 100 % Klimaschutz der LH Kiel, das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowie – mit einer kleineren Überschneidung – das Mobilitätskonzept der AktivRegion Eider-Treene-Sorge.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten (vgl. Kap. 8.2) und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von 5 Jahren vorgeschlagen. In der Bilanz werden die Ergebnisse der Wirkungsanalyse mit der Umsetzungsanalyse zusammengeführt. Dieser Turnus ermöglicht auch für die Entscheidungsträger eine Reflektion des Umsetzungsprozesses je Legislaturperiode.

*Abb. 90: Konzept der Prozessevaluation*



## 8.2 Evaluation von Einzelmaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept benennt eine Vielzahl von möglichen Pilotprojekten, mit denen neue Handlungsansätze erprobt werden sollen. Es wird empfohlen, die Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können. Eine kritische Begleitung der Pilotprojekte ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation des neuen Handlungsansatzes in der KielRegion.

Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Ermittlung von Wirkungen durch Vorher-/ Nachheruntersuchungen möglich. Dazu ist zunächst die Definition der jeweils projektrelevanten Messgrößen erforderlich, die sich als Auswahl aus den vorgeschlagenen Indikatoren (vgl. Kap. 8.3) anbietet. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden.

Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden.

## 8.3 Messbare Indikatoren

Die Evaluation erfordert eine Festlegung von Indikatoren, welche die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf die definierten Ziele ermöglicht (vgl. auch Kap. 8.2). Die Indikatoren sollten möglichst objektiv und quantitativ erfasst werden können. Für die Ermittlung der Indikatoren werden Zeitintervalle vorgeschlagen, die eine Regelmäßigkeit der Überprüfung gewährleisten, wobei gleichzeitig Aufwand und Kosten für die jeweilige Erhebungsmethodik zu berücksichtigen sind.

Für einige Indikatoren ($CO_2$-Emissionen, Modal Split, Pkw-Fahrleistung) liegen mit dem Zielkonzept quantifizierte Zielwerte vor (vgl. Kap. 1.2.7). Demgegenüber ist für eine Vielzahl der Indikatoren die qualitative Entwicklung ausschlaggebend (z. B. rückläufige Unfallzahlen).

Im Folgenden werden die Indikatoren, die aus den methodischen Säulen der Evaluation resultieren, erläutert.

***Mobilitätserhebung***

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle (vgl. Abb. 91). So wurde bereits mit der Haushaltsbefragung SrV 2013 in allen drei Gebietskörperschaften der KielRegion eine wichtige Grundlage geschaffen, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung, sowie Verkehrsverhalten für die Analysesituation vorliegen und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign auch zukünftig an dem der Befragung „System repräsentativer Befragungen zum Verkehrsverhalten“ (SrV) orientieren, um Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – zu ermöglichen. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von ungefähr 5 Jahren. Der Stichprobenumfang sollte in der Landeshauptstadt Kiel und den Kreisen jeweils mind. 2.000 umfassen. Eine derartige Stichprobengröße ist erforderlich, um Veränderungen des Modal Split-Anteils der Verkehrsmittel in der Größenordnung von +/- 2 Prozentpunkten zuverlässig ermitteln zu können. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzer*innen intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle  für die Evaluierung zu prüfen.

***Verkehrserhebungen***

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zähldaten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage in der KielRegion zu messen (vgl. Abb. 91). Befragungen der Verkehrsteilnehmer*innen (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen) können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmung der Angebote erbringen.

Insbesondere Zähldaten des Kfz-Verkehrs (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) stellen ein wichtiges Werkzeug dar, um die Verkehrsleistung des Motorisierten Individualverkehrs zu messen. Dafür wird die systematische Weiterentwicklung eines flächendeckenden Zählstellennetzes empfohlen. In Form von Dauerzählstellen sollten die wichtigen Querschnitte von Bundesfernstraßen und städtischen Haupteinfallstraßen erfasst werden. Neben den Daten der alle 5 Jahre bundesweit stattfindenden Straßenverkehrszählungen sind außerdem manuelle Zählungen an relevanten Querschnitten erforderlich. Durch die Kopplung an das Verkehrsmodell kann so neben der Evaluationsfunktion gleichzeitig das Modell als Planungsinstrument für Fragestellungen zum Kfz-Verkehr weiter geschärft werden.

Für den Radverkehr empfiehlt sich die Einrichtung von Dauerzählstellen insbesondere im Zuge der Premiumrouten im Regionalen Radverkehrsnetz, da hier jahreszeitliche und wetterbedingte Effekte eine größere Rolle spielen als beim Kfz-Verkehr. Für Marketingzwecke können einige dieser Zählstellen mit Displays, welche die gemessene Radfahrerzahl (Tages- und ggf. Jahreswerte) anzeigen, versehen werden. Daneben sollte insbesondere bei manuellen Zählungen im Straßennetz immer auch der Radverkehr erfasst werden.

Die Zählung von Fußgänger*innen sollte sinnvollerweise auf Hauptverbindungen durchgeführt werden, die im Rahmen kommunaler Fußverkehrskonzepte zu identifizieren sind. In der Regel sind diese im Bereich der Zentren und in der Anbindung der Fußgängerzonen sowie Bahnhöfe zu erwarten, ggf. können auch wichtige touristische Ziele einbezogen werden.

Über die Nachfrageentwicklung im ÖPNV fehlen zurzeit belastbare Daten. Die Fahrgastzahlen im regionalen SPNV werden zwar regelmäßig erhoben, Zähldaten für den städtischen ÖPNV bzw. Regionalbusverkehr liegen jedoch nur in äußerst begrenztem Maße vor. Aktuell führt die NAH.SH daher flächendeckend eine landeweite Erhebung im ÖPNV durch. Für die Evaluation der Verkehrsentwicklung und der Wirkungsanalyse der Maßnahmen im ÖPNV ist dringend ein funktionierendes System von automatischen Zählgeräten in den Bussen erforderlich. Neben der Validierung des Modells sollten die Daten auch dazu dienen, ein Evaluationssystem für die Angebotsplanung aufzubauen, um Handlungserfordernisse besser erkennen und Wirkungen von Angebotsmaßnahmen evaluieren zu können.

Um auf entsprechende Zeitreihen aufbauen zu können, sollten die für das Monitoring zu berücksichtigenden Dauerzählstellen möglichst in einem jährlichen Turnus ausgewertet werden. Ergänzende Zähldaten sollten in einem Zeitintervall von 5 Jahren erhoben werden.

***Statistiken und Messungen***

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, zur Evaluation weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen (vgl. Abb. 92). Anhand von Zeitreihen kann so ein Monitoring der Wirkungen im Bereich unterschiedlicher Zielfelder erfolgen.

Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie JobTicket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung $CO_2$-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Auch die Nachfrage an Verknüp-

fungsanlagen – also die Auslastung von Bike+Ride-, Park+Ride- und Park+Drive[13]-Anlagen – ist zu erfassen und auszuwerten.

Mithilfe von Messungen können Aussagen zur Qualität der Verkehrssituation empirisch gewonnen werden. So bieten sich Verkehrsflussmessungen im Straßenverkehr durch Testfahrten an, alternativ besteht die Möglichkeit digitale Daten von google-Maps bzw. Anbietern von Navigationsgeräten auszuwerten. Im ÖPNV sind Pünktlichkeitsanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso wie die kontinuierliche Messung von Luftschadstoffen in Zeitreihen ausgewertet werden.

Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung des Verkehrsmodells als Analysetool (vgl. Kap. 1.3).

***Emissionsberechnungen***

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Zähldaten eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung ermöglichen, aber kaum Informationen über Gründe der Veränderungen liefern. Haushaltsbefragungen hingegen erfassen detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten, decken aber nur Teilbereiche des Verkehrsgeschehens ab und sind zu teuer, um sie in kürzeren Intervallen in ausreichender Stichprobengröße durchzuführen. Aus diesem Grund wird für das Monitoring eine Kombination der methodischen Säulen mit anschließender Verknüpfung der gewonnenen Daten und Informationen vorgeschlagen. Dabei kann das Verkehrsmodell die entscheidende Rolle als „Verknüpfungswerkzeug“ übernehmen und so ein umfassendes aktuelles Bild des Verkehrsgeschehens und der $CO_2$-Entwicklung in der Region liefern, das auch veränderte Rahmenbedingungen durch Entwicklungen in der Raum- und Siedlungsstruktur (Einwohner*innenn, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen etc.) sowie in den Verkehrsangeboten (Infrastrukturmaßnahmen MIV, ÖV und Rad, Angebotsveränderungen im ÖV) berücksichtigt. Für diesen Zweck sollte das aktuelle Verkehrsmodell der Region verwendet und kontinuierlich mit neuen Daten weiterentwickelt werden (vgl. Maßnahme D.3.5).

Auf Basis der flächendeckenden Verkehrsmengen im Straßennetz der KielRegion können damit $CO_2$-Emissionen berechnet werden (vgl. Abb. 91). Eine entsprechende Modellrechnung zur Überprüfung und Interpretation der Veränderungen sollte für die KielRegion in einem Turnus von fünf Jahren erfolgen.

[13] Park and Drive-Anlagen sind Verknüpfungspunkte für das Mitfahren (z. B. Pendlerparkplätze, Mitfahrerparkplätze etc.)

*Abb. 91: Indikatoren aus Mobilitätserhebungen, Verkehrserhebungen und Emissionsberechnungen*

| Säule | Methodik | Indikatoren | Akteur | Zeitintervall |
|---|---|---|---|---|
| Mobilitäts-erhebungen | Haushaltsbefragung SrV | Modal Split | LH Kiel, Kreis Plön, Kreis Rd-Eck | alle 5 Jahre |
| | | Verkehrsleistung | | |
| | | Mobilitätsverhalten | | |
| Verkehrs-erhebungen | Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Haupteinfallstraßen, Autobahnen, Radpremiumrouten) | Fußverkehrsmengen | Baulastträger, Gemeinden | i.d.R. alle 5 Jahre an wichtigen Querschnitten kontinuierlich |
| | | Radverkehrsmengen | | |
| | | Kfz-Mengen | | |
| | | Fahrgastzahlen | Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, NAH.SH | |
| Emissions-berechnungen | Basierend auf Daten des Verkehrsmodells nach dem Territorialprinzip und Verursacherprinzip | Verkehrsleistung | KielRegion | alle 5 Jahre |
| | | $CO_2$-Emissionen | | |

*Abb. 92: Indikatoren aus Statistiken und Messungen*

| Säule | Methodik | Indikatoren | Akteur | Zeitintervall |
|---|---|---|---|---|
| Statistiken und Messungen | Nachfragezahlen | JobTicket | KielRegion in Kooperation mit Anbietern (Daten: NAH.SH, lokale Carsharing- und Bikesharing-Anbieter, Kraftfahrtbundesamt) | jährlich |
| | | Carsharing | | |
| | | Bikesharing | | |
| | | $CO_2$-neutrale Kfz | | |
| | Auslastung | B+R-Anlagen | NAH.SH | jährlich |
| | | P+R-Anlagen | | |
| | | Pünktlichkeitsanalysen | Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger | alle 2 Jahre |
| | | Tempoüberwachung | Städte, Ämter, Gemeinden (Daten: Polizeidirektion, LLUR) | alle 2 Jahre |
| | | Luftschadstoffe an Hotspots | | kontinuierlich |
| | Statistiken | Unfallstatistik (EUSKA) | Polizei | jährlich |
| | | Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze) | KielRegion (Daten: Statistikamt Nord, Bundesagentur für Arbeit) | alle 5 Jahre |
| | | Pendlerstatistik | | |

# 9 Mit großen Schritten zur modernen Mobilität – ein Fazit

Mit dem Masterplan Mobilität stellt sich die KielRegion den künftigen Herausforderungen. Eine moderne Mobilität wird im Hinblick auf die Klimaschutzziele, den demographischen Wandel, die Daseinsvorsorge und die Ansprüche wirtschaftlicher Entwicklung angestrebt. Die KielRegion macht sich mit einer Regionalen Mobilitätsstrategie auf den Weg.

Ausgehend von der Regionalen Entwicklungsstrategie der KielRegion wurde mit der Festlegung des Leitthemas ‚Moderne Mobilität' frühzeitig die Richtung abgesteckt. Die grundsätzliche Ausrichtung ist durch das Zielkonzept des Masterplans Mobilität beschrieben. Es umfasst übergreifende qualitative und quantitative Ziele. Bis zum Jahr 2035 sollen die verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen um 35 % verringert werden. Dies sind ambitionierte Ziele, die mit der Umsetzung der Handlungsstrategien und Maßnahmen des Masterplans Mobilität erreicht werden sollen. Bis zum Jahr 2050 wird weitergehend die Reduktion verkehrsbedingter $CO_2$-Emissionen regional um 95 % angestrebt.

Der Masterplan Mobilität zeigt Handlungsmöglichkeiten für die anstehenden Herausforderungen in der KielRegion auf. Statt erst in Folge zukünftiger Anforderungen und struktureller Veränderungen mit Anpassungen im Mobilitätssystem zu reagieren, schafft die frühzeitige und gemeinsame Gestaltung des regionalen Mobilitätssystems einen Mehrwert in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht. Die KielRegion stellt sich damit der gesellschaftlichen Verantwortung, die Zukunft auch über das Mobilitätssystem nachhaltig zu gestalten.

Moderne Mobilität ist maßgeblich auch vernetzte Mobilität. Eine Vernetzung der Mobilitätsangebote kann nur durch eine Vernetzung der Akteure erreicht werden. Sie ist vor dem Hintergrund komplexer Zuständigkeits- und Entscheidungsstrukturen ein entscheidender Faktor, um regionale Potenziale konsequent zu erschließen und Synergien zu nutzen. Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde, ausgehend von einer derzeit noch weitgehend sektoralen Betrachtung, Mobilität in der KielRegion zunehmend in einen integrierten und grenzüberschreitenden Fokus gesetzt. Der Masterplan Mobilität verbindet Aspekte aus unterschiedlichen Fachplanungen und definiert die erforderlichen Verknüpfungen.

Die regionale Kooperation hat den Prozess des Masterplans Mobilität erst ermöglicht. Partizipativ wurde die Mobilitätsstrategie dann inhaltlich weiterentwickelt und damit regional verankert. Diese intensive Abstimmung hat die Zusammenarbeit und das Engagement der Gebietskörperschaften gefestigt.

Durch eine Vorstudie wurden im Vorfeld relevante Akteure identifiziert, die auf dem Weg zur Modernen Mobilität mitgenommen werden müssen. Eine umfangreiche Akteursbeteiligung hat den Prozess begleitet. Von Fachplaner*innen, kommunalen Vertreter*innen, verkehrspolitisch relevanten Akteuren bis hin zu Bürger*innen wurde der Masterplan Mobilität mitgestaltet und konkretisiert. Verschiedene Interessen aus der Region wurden integriert und durch eine kooperative Zusammenarbeit zusammengeführt. So ist Expertenwissen unterschiedlicher Akteure in den Prozess eingeflossen und hat für die KielRegion eine zukunftsweisende Grundlage für das Mobilitätssystem von morgen geschaffen.

Moderne Mobilität hat mit dem Masterplan Mobilität in den Köpfen der Beteiligten an Bedeutung gewonnen. Mit dem Beteiligungsverfahren wurden einerseits Ideen und lokale Potenziale aufgegriffen. Andererseits wurden viele Akteure vernetzt und als wichtige Partner und Multiplikatoren für die zu-

künftige Umsetzung gewonnen. Um die Dynamik des Prozesses aufrecht zu erhalten und die Ergebnisse des Masterplans für die Region nutzbar zu machen, muss die regionale Kooperation im Bereich Mobilität etabliert und weiterentwickelt werden.

Mit der Einführung eines Regionalen Mobilitätsmanagements wird das Fundament für die kontinuierliche und effiziente Fortsetzung des eingeschlagenen Wegs gelegt. Der Ansatz des Regionalen Mobilitätsmanagements umfasst die organisatorische Weiterführung der Zusammenarbeit im Bereich Mobilität. Diese Schnittstelle ermöglicht die Verankerung einer strategischen Mobilitätsplanung auf der regionalen Ebene. Über die Koordinierung der Themen und Akteure hinaus, ist das Regionale Mobilitätsmanagement auch selbst Umsetzer, Initiator sowie fachlicher Berater.

Inhaltliche Orientierung bieten die vier Handlungsfelder aus dem Masterplan Mobilität, die die Handlungsstrategien zur Erreichung der Ziele definieren. Sie unterteilen sich wiederum in insgesamt zwölf Themenfelder. Die Handlungsfelder sind bildlich mit vier „symbolischen Werkzeugen“ verknüpft, die für den Umsetzungsprozess wegweisenden Charakter haben.

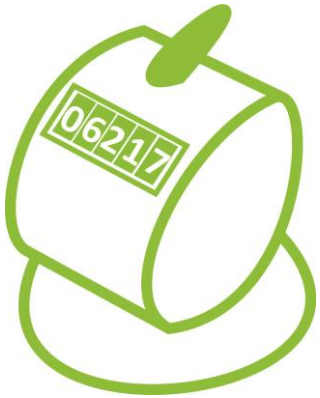
Die Strategien im Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN beziehen sich auf die Förderung aktiver Mobilität. Die Rahmenbedingungen für das Zufußgehen und das Radfahren werden mit einer integrierten Planung geschaffen. Über die Förderung einer Mobilität der Nähe werden Verkehrsvermeidung, kürzere Wege und Verlagerungen auf den Mobilitätsverbund möglich, aber auch städtebauliche Qualitäten gefördert.

Die integrierte Planung berücksichtigt Mobilität als Querschnittsthema. Sie verknüpft die unterschiedlichen Planungs- und Entscheidungsebenen und sichert die fachlich übergreifende Berücksichtigung des Themas Mobilität. Mobilität wird dementsprechend als ‚Roter Faden‘ symbolisiert. Alle Planungen und regionalen Entwicklungen sind mit den Zielen und Strategien einer ‚Modernen Mobilität‘ in der Region interdisziplinär abzustimmen.

Das EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN wird in der KielRegion über das zweite Handlungsfeld mit einem attraktiven und leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr erreicht. Für die Verlagerung von Kfz-Verkehren und eine klimafreundliche Mobilität nimmt der ÖPNV eine Schlüsselfunktion ein. Über eine hochwertige Angebotsgestaltung auf starken Achsen und intelligente und flexible Angebote in der Flächenerschließung können deutliche Nutzungspotenziale aktiviert werden. Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs bedarf neuer Qualitätsprodukte und einer Ausweitung der Kapazitäten.

Die Anstrengungen insbesondere infrastruktureller Maßnahmen, um das Ziel der Modernen Mobilität zu erreichen, werden durch die ‚Schaufel‘ symbolisiert. Die Umsetzung erfordert bildlich gesprochen ein „kräftiges Zupacken, die Schaufel in die Hand nehmen … und eine Schippe drauf legen“.

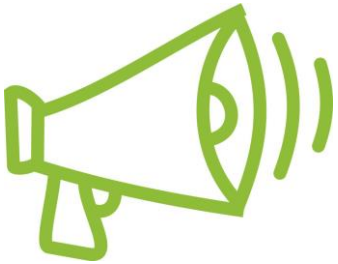
Mit dem dritten Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN und den Strategien im Bereich des motorisierten Verkehrs wird in der KielRegion eine Zukunftsperspektive für gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel und neue Antriebstechnologien geschaffen. Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel verbessert auch im Wirtschaftsverkehr die regionale und überregionale Erreichbarkeit. Die Strategien zielen insbesondere auf Nachfragesteigerungen für neue Mobilitätsformen (v. a. Sharing-Modelle) sowie eine Verringerung der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr ab. Maßgeblich ist die Anzahl von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu reduzieren und gleichzeitig die Nutzung $CO_2$-neutraler Antriebe auszuweiten.




Die Maßnahmen müssen auf fundierten Analysen aufbauen, um messbare Ergebnisse zu zeigen. Dafür steht das Symbol des Zählgerätes. Die Evaluation ist für die Umsetzung des Masterplans Mobilität ein elementarer Bestandteil. Erkenntnisse aus der Evaluation machen den Umsetzungsfortschritt transparent und gewährleisten die Zielerreichung bei Bedarf auch durch ein Nachjustieren der Strategien.

Im vierten Handlungsfeld ermöglicht das INFORMIEREN UND ORGANISIEREN die Vernetzung und Aktivierung moderner Mobilitätsformen in der KielRegion. Mobilitätsmanagement nimmt dabei verschiedene Zielgruppen in den Fokus. Es fördert das Umdenken in den Köpfen der Menschen und schafft Sicherheit und Zugänglichkeit für alle im Mobilitätssystem von morgen.

Das Megafon symbolisiert den hohen Stellenwert der Kommunikation. Neben infrastrukturellen Maßnahmen, weisen organisatorische und kommunikative Ansätze große Potenziale auf und können das Mobilitätsverhalten oft schon mit geringem Aufwand im Sinne der Zielsetzungen beeinflussen. Querschnittsaufgabe der Strategien und Maßnahmen ist der Abbau von Nutzungshemmnissen. Damit steht der Mensch im Mittelpunkt.



Den Handlungsfeldern der regionalen Mobilitätsstrategie sind über 70 konkrete Maßnahmen zugeordnet. Die Umsetzung erfordert erhebliche Anstrengungen. Allerdings ergeben sich auch Synergien, so dass Investitionen in eine moderne Mobilität Mehrwert erzeugen.

Damit der Masterplan Mobilität erfolgreich umgesetzt wird, braucht es Kümmerer. Viele Maßnahmen werden zwar durch das Regionale Mobilitätsmanagement initiiert, koordiniert und betreut, es bedarf aber weiterer engagierter Akteure. Wichtige Erfolgsfaktoren werden daher die Fortsetzung und Vertiefung der regionalen Kooperation und die Einbindung aller relevanten Akteure sein. Die Tragfähigkeit des Umsetzungsprozesses ist über eine frühzeitige und fortlaufende Beteiligung der Politik sicherzustellen.

Der Masterplan Mobilität hat die Region bereits in Bewegung gesetzt. Mit der Fertigstellung des Masterplans hat der Weg zu einer ‚Modernen Mobilität' aber erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um das Ziel zu erreichen, bedarf es insbesondere

- engagierter Akteure,
- einer Fortsetzung der kooperativen Zusammenarbeit,
- der Förderung kommunalen Engagements,
- einer Bereitstellung ausreichender Ressourcen und nicht zuletzt
- eines anhaltenden politischen Rückhaltes.

Nur dann geht es für die KielRegion mit großen Schritten zu einer ‚Modernen Mobilität'.

# Dokumentation Online-Befragung der Kommunen

Während der Bearbeitung des Masterplans Mobilität wurde eine Online-Befragung der Kommunen durchgeführt. Die Städte, Ämter und Gemeinden in der KielRegion konnten von April bis Juni 2017 an der Umfrage teilnehmen. Neben der frühzeitigen Beteiligung mit den Sitzungen des Fachplanungskreises hat die kommunale Ebene mit der Online-Befragung die Möglichkeiten erhalten, sich zu verschiedenen Schwerpunkten einzubringen.

Abgefragt wurden bei den Kommunen:

- allgemein die Bedeutung des Themas Mobilität
- Interessensschwerpunkte
- Ressourcen/Kompetenzen
- Informationsdefizite/Beratungsbedarf
- Interesse an Vernetzung/Austausch
- konkrete Projektideen/Pilotprojekte
- Ansprechpartner*innen

*Abb. 93: Anschreiben der Online-Befragung zum Masterplan Mobilität*

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

0% ausgefüllt

Herzlich willkommen bei der Umfrage des Masterplans Mobilität für die KielRegion!

Wir freunen uns, dass Sie sich Zeit für diese kurze Befragung nehmen. Vielen Dank! Mit Ihrer Teilnahme unterstützen Sie uns dabei, einen praxisorientierten Masterplan zu entwickeln und die Region in Bewegung zu bringen.

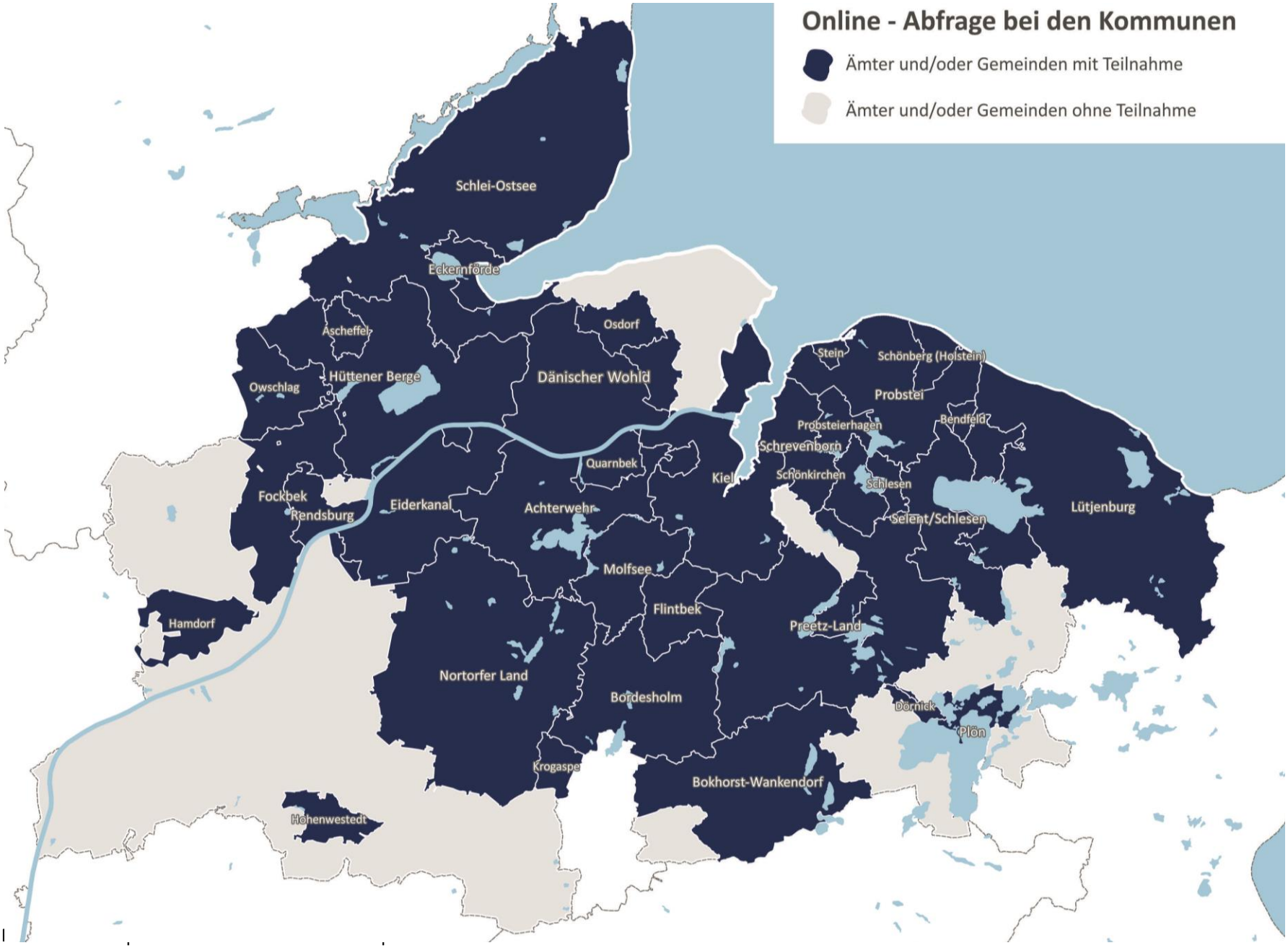
Die Teilnahme an der Umfrage wird ca. 10 - 15 Minuten in Anspruch nehmen. Alle Angaben werden für die interne Bearbeitung genutzt und vertraulich behandelt. Im Endbericht können einzelne Punkte nicht auf Sie zurückgeführt werden. Die Angaben zu Ansprechpartnern werden für den Umsetzungsprozess genutzt und nicht veröffentlicht.

Die Umfrage beginnt, wenn Sie auf "Weiter" klicken.

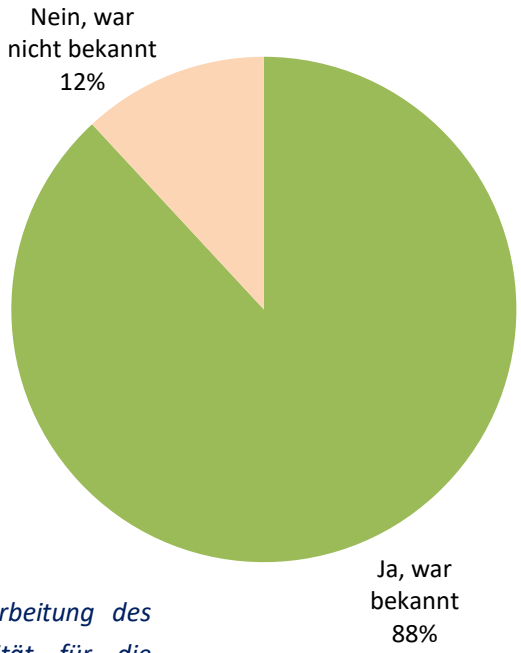
Weiter

Bei Rückfragen wenden Sie sich gerne an:
Maria Franke, Regionalmanagerin KielRegion, Tel.: 0431 530355-10, E-Mail: M.Franke@kielregion.de

Insgesamt haben sich mehr als 50 Kommunen an der Online-Umfrage beteiligt. In 42 Fällen haben sie konkrete Ansprechpartner*innen für die Umsetzungsphase angegeben. Zu den angegebenen Interessen für Pilotprojekte, Maßnahmen oder Informationsangebote sollen die Kommunen in der Umsetzungsphase zielgerichtet angesprochen werden. Die Daten der Ansprechpartner*innen sowie gemeindespezifischen Interessen werden der KielRegion GmbH intern für die weitere Nutzung zur Verfügung gestellt. Ausgewählte und anonymisierte Ergebnisse aus der Onlinebefragung sind nachfolgend beigefügt.

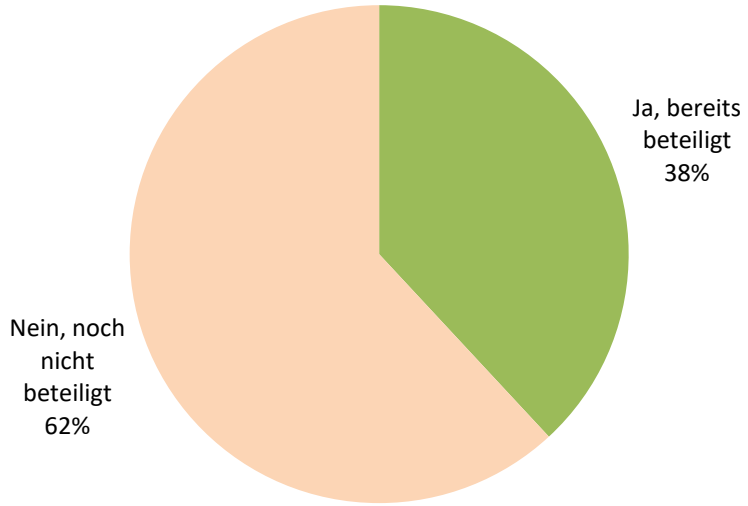

Online - Abfrage bei den Kommunen
Ämter und/oder Gemeinden mit Teilnahme
Ämter und/oder Gemeinden ohne Teilnahme
Schlei-Ostsee
Eckernförde
Ascheffel
Osdorf
Owschlag
Hüttener Berge
Dänischer Wohld
Stein
Schönberg (Holstein)
Probstei
Probsteierhagen
Bendfeld
Schrevenborn
Quarnbek
Kiel
Schönkirchen
Schlesen
Fockbek
Rendsburg
Eiderkanal
Achterwehr
Selent/Schlesen
Lütjenburg
Molfsee
Flintbek
Hamdorf
Preetz-Land
Nortorfer Land
Bordesholm
Dörnick
Plön
Krogaspe
Bokhorst-Wankendorf
Hohenwestedt

## Bekanntheit der Erarbeitung des Masterplans Mobilität




*War Ihnen die Erarbeitung des Masterplans Mobilität für die KielRegion vor der Umfrage schon bekannt?*

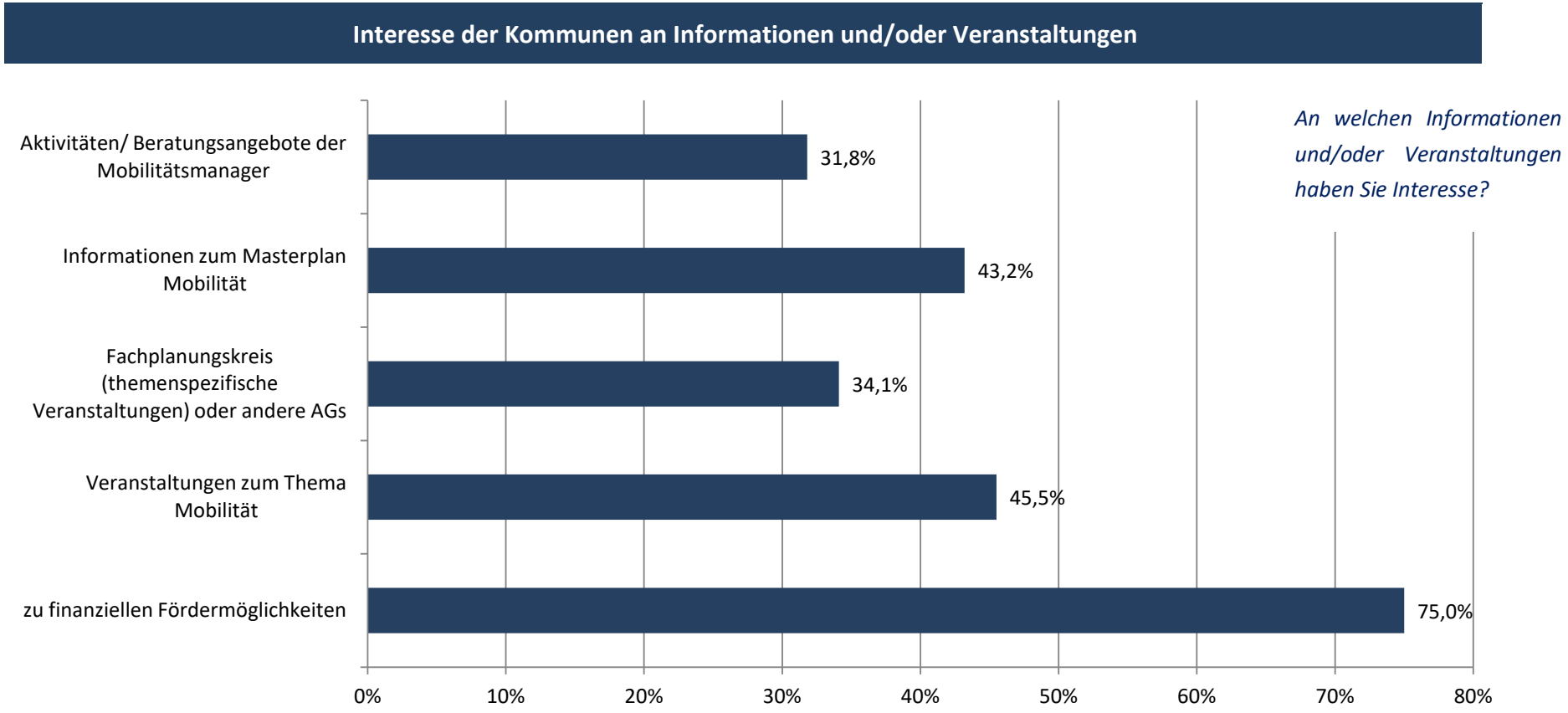
## Beteiligung am Masterplan Mobilität vor der Umfrage



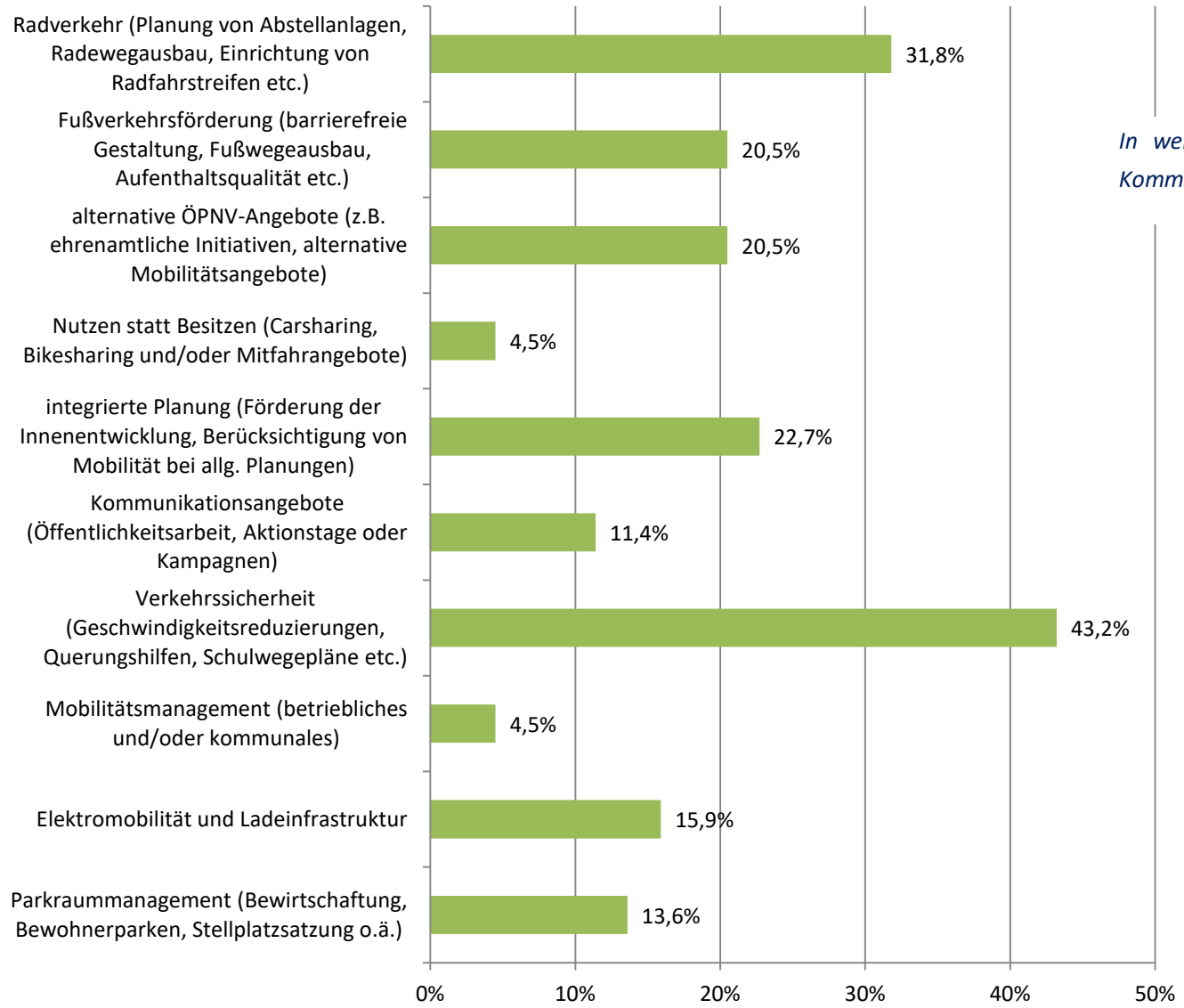

*Haben Sie sich vor der Umfrage bereits im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Masterplan Mobilität eingebracht (oder ein Kollege / eine Kollegin aus der Verwaltung)?*

*Welche Pilotprojekte können Sie sich für Ihre Kommune vorstellen bzw. von welchen Maßnahmen könnte Ihre Kommune profitieren?*

| Interesse an Pilotprojekten | Anzahl | % |
|---|---|---|
| Ausbau von Bike+Ride | 13 | 29,5% |
| Einführung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Verwaltung | 5 | 11,4% |
| Einführen von Carsharing durch die Nutzung in der Verwaltung | 8 | 18,2% |
| Durchführung von Fußverkehrschecks | 4 | 9,1% |
| Schaffung von Mitfahrangeboten, z.B. Mitfahrbänken | 19 | 43,2% |
| Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark durch E-Fahrzeuge ersetzen | 15 | 34,1% |
| Teilnahme an einem Wettbewerb Kommune der Nähe | 2 | 4,5% |
| Qualifizierung der Radwegweisung | 8 | 18,2% |
| Einrichtung von ÖPNV-Bedarfsverkehren (z.B. RufBus, AnrufSammelTaxi) im ländlichen Raum | 27 | 61,4% |
| Erprobung von Privilegien für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum | 13 | 29,5% |
| Ausweitung eines regionalen Bike-Sharing Angebots, insb. für die touristische Nutzung | 8 | 18,2% |

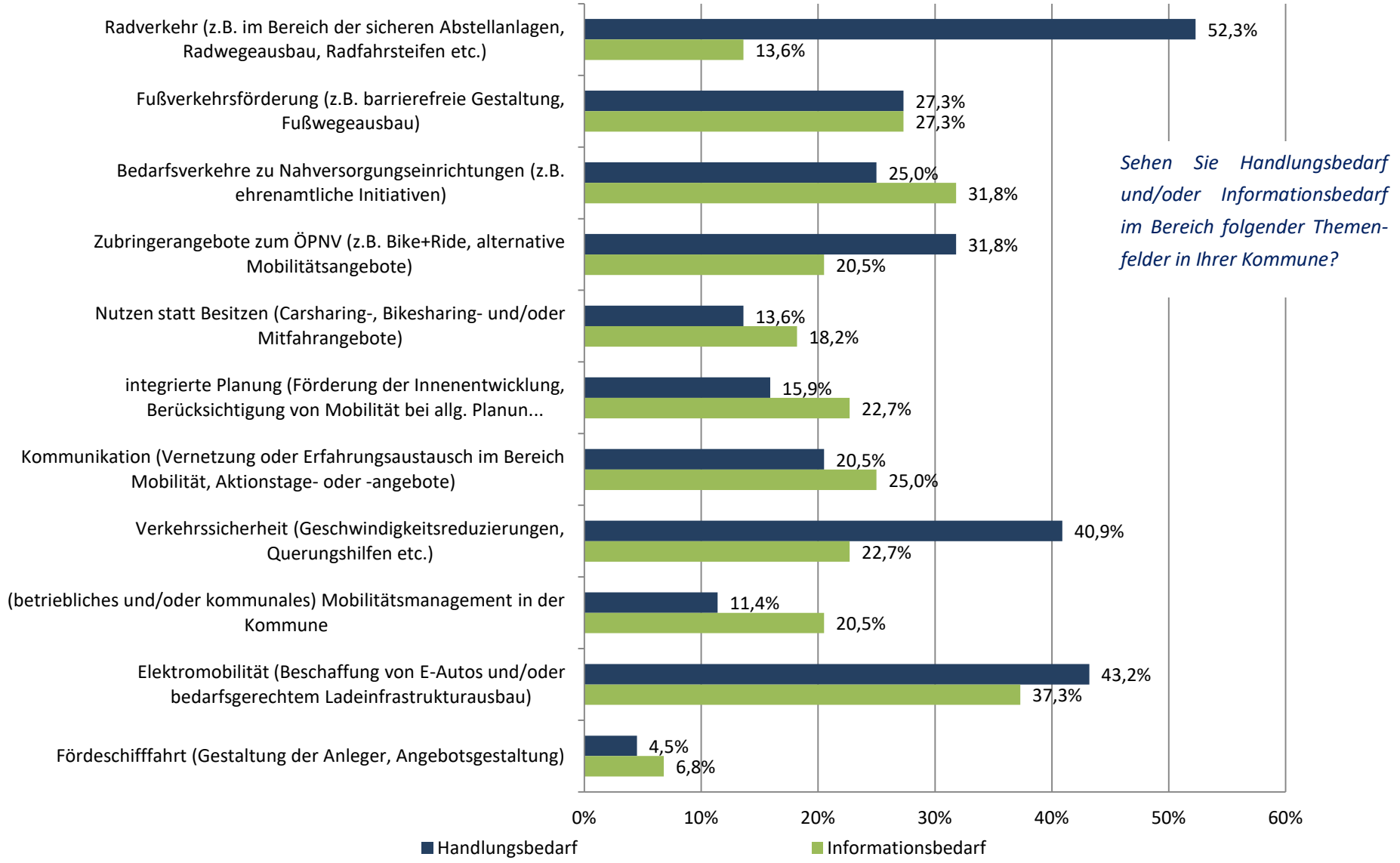

Interesse der Kommunen an Informationen und/oder Veranstaltungen
An welchen Informationen und/oder Veranstaltungen haben Sie Interesse?
Aktivitäten/ Beratungsangebote der Mobilitätsmanager
31,8%
Informationen zum Masterplan Mobilität
43,2%
Fachplanungskreis (themenspezifische Veranstaltungen) oder andere AGs
34,1%
Veranstaltungen zum Thema Mobilität
45,5%
zu finanziellen Fördermöglichkeiten
75,0%
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%

## Besondere Erfahrungen von Kommunen in Themenfeldern




*In welchen Themenfeldern verfügt Ihre Kommune über besondere Erfahrungen?*

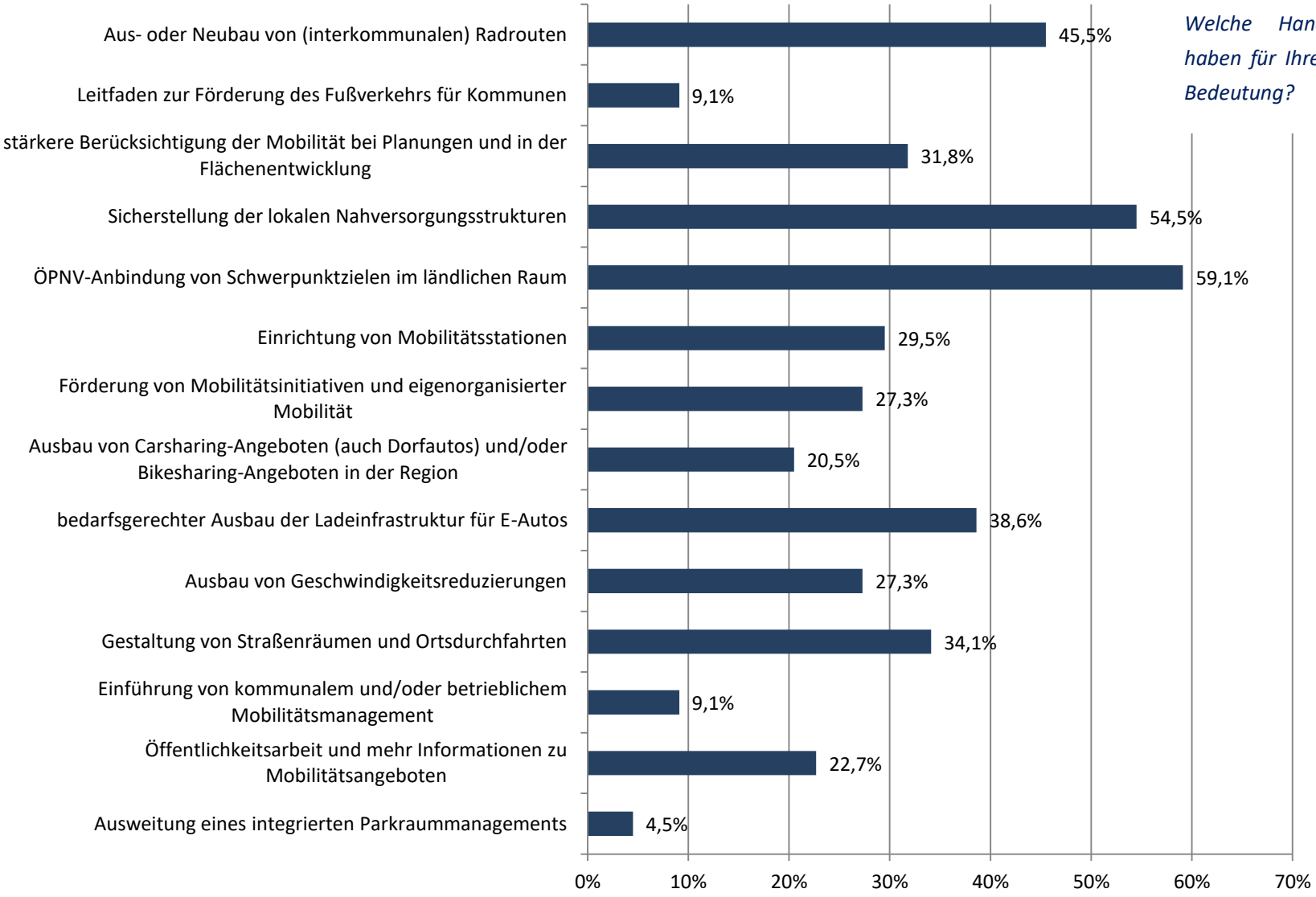
## Handlungs- und Informationsbedarfe in unterschiedlichen Themenfeldern



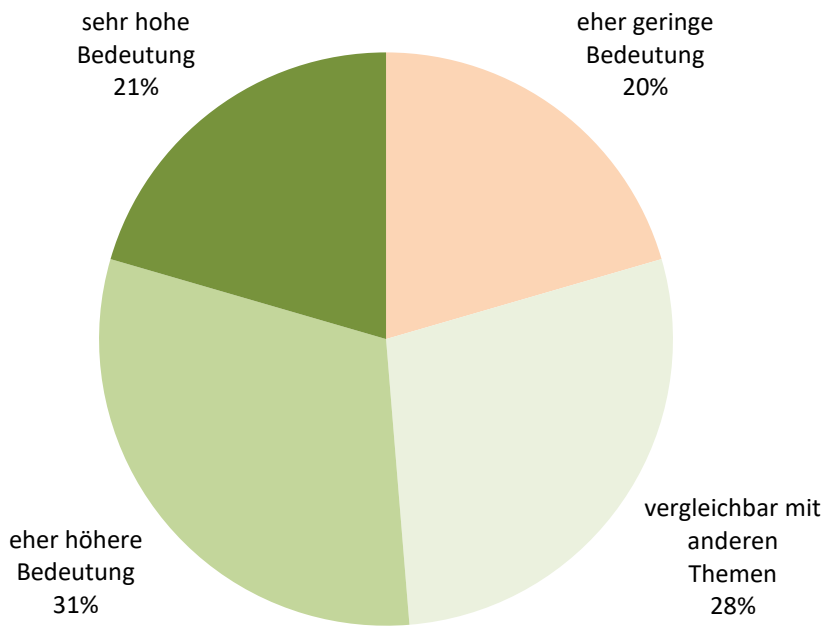

*Sehen Sie Handlungsbedarf und/oder Informationsbedarf im Bereich folgender Themenfelder in Ihrer Kommune?*

## Handlungsstrategien mit Bedeutung für die Kommune

*Welche Handlungsstrategien haben für Ihre Kommune eine Bedeutung?*

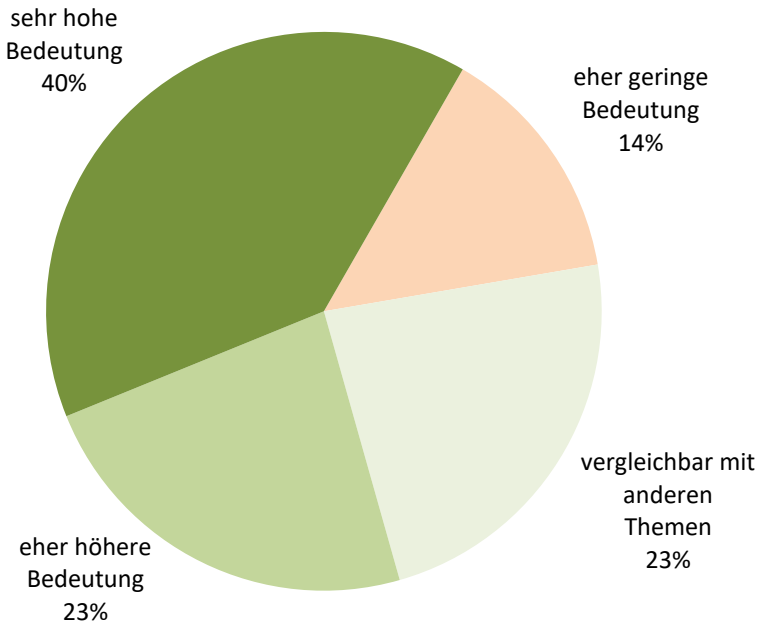


## Stellenwert des Themas Mobilität für die Verwaltung



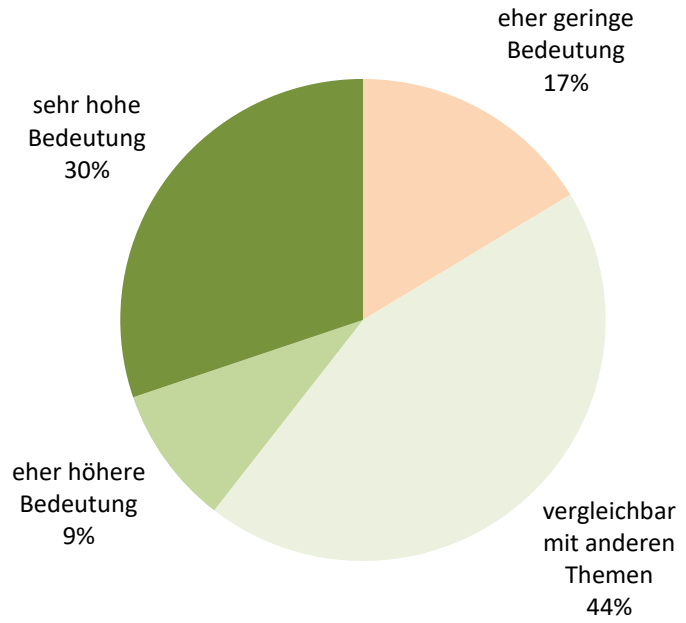

*Welchen Stellenwert hat das Thema Mobilität für die Verwaltung in Ihrer Kommune?*

## Stellenwert des Themas Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger




*Welchen Stellenwert hat das Thema Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger in Ihrer Kommune?*

## Stellenwert des Themas Mobilität für die Selbstverwaltung




*Welchen Stellenwert hat das Thema Mobilität für die Selbstverwaltung in Ihrer Kommune?*

## Anwendungs- oder Informationsbedarf zum Verkehrsmodell

**das Verkehrsmodell stellt möglicherweise für Planungen und/oder die Erstellung von Konzepten in unserer Kommune zukünftig eine interessante Grundlage dar**

**18 %**

**53 %**

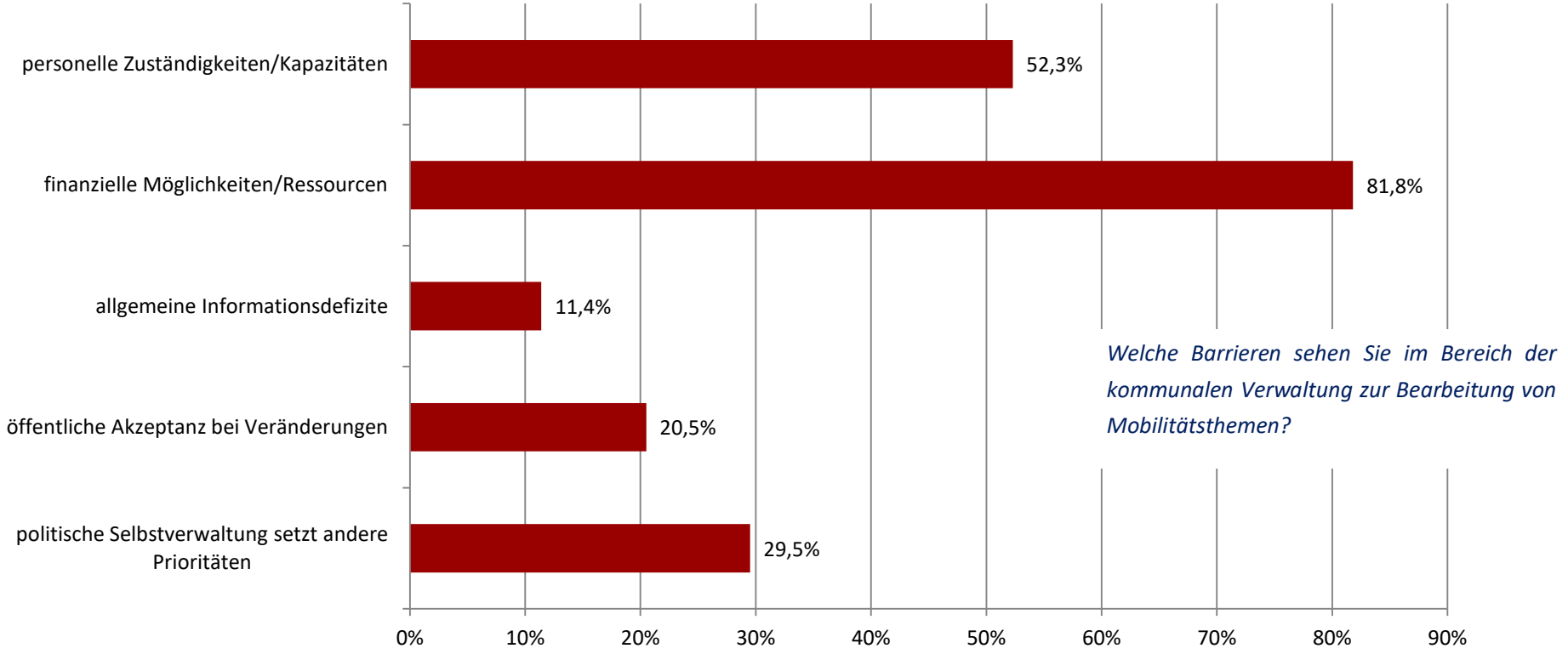
**können wir noch nicht beurteilen, wir wünschen uns mehr Informationen zu Einsatzmöglichkeiten vom Verkehrsmodell und/oder allgemein mehr informationen zum Modell**

**nein - wir glauben nicht, dass wir das Verkehrsmodell für unsere Kommune nutzen**

**29 %**

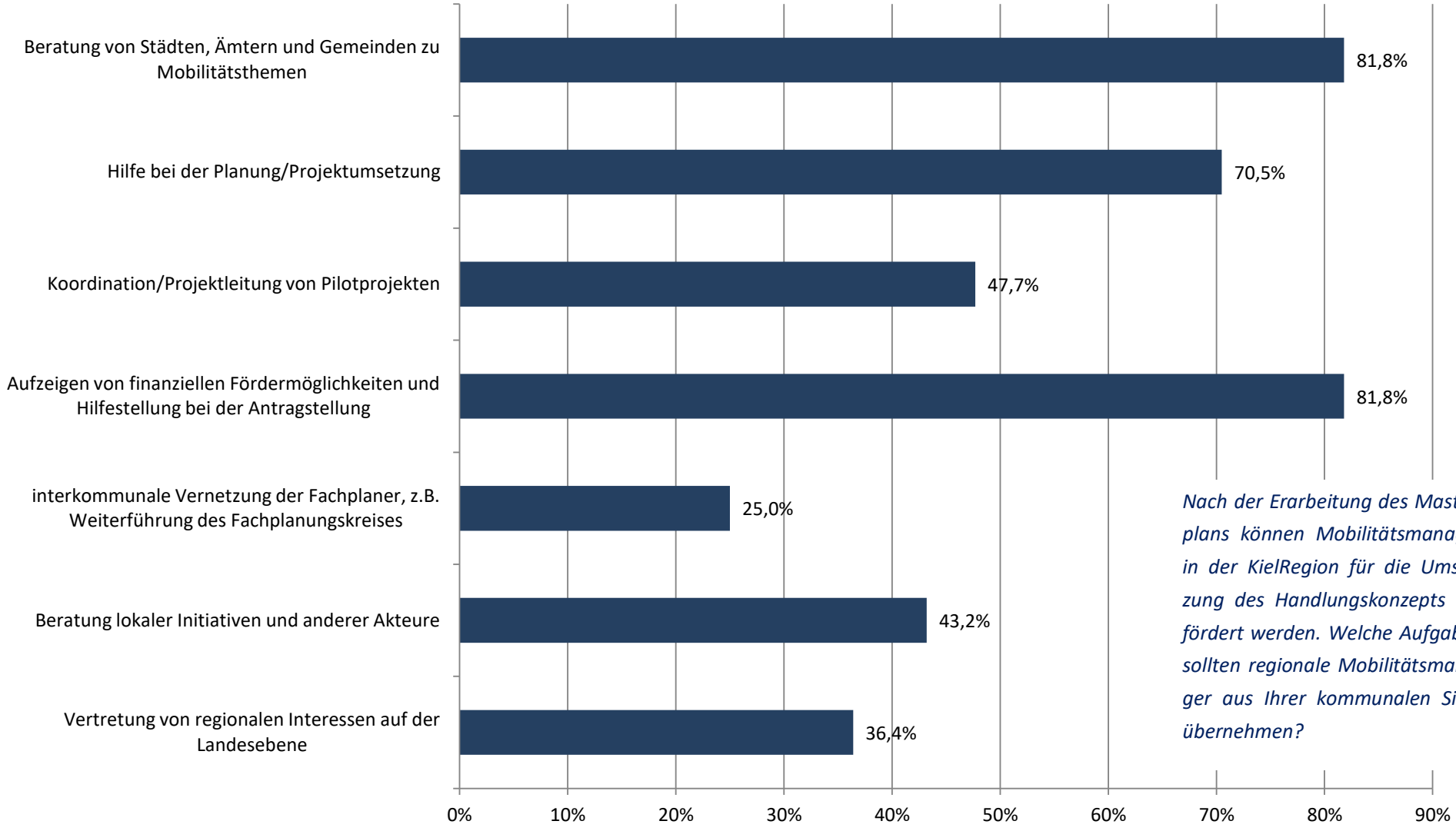
*Im Rahmen des Masterplans wird ein regionales Verkehrsmodell erstellt, das für kommunale Planungen und Konzepte als Grundlage genutzt werden könnte. Haben Sie Anwendungs- oder Informationsbedarf zum Verkehrsmodell?*

## Barrieren für die Umsetzung von Mobilitätsthemen




*Welche Barrieren sehen Sie im Bereich der kommunalen Verwaltung zur Bearbeitung von Mobilitätsthemen?*

## Aufgaben für ein Regionales Mobilitätsmanagement




*Nach der Erarbeitung des Masterplans können Mobilitätsmanager in der KielRegion für die Umsetzung des Handlungskonzepts gefördert werden. Welche Aufgaben sollten regionale Mobilitätsmanager aus Ihrer kommunalen Sicht übernehmen?*

## Internetquellen für Praxisbeispiele

Im Folgenden sind Internetquellen der Beispiele zusammengestellt, die in den Maßnahmensteckbriefen (vgl. Kap. 6.5) benannt werden (zuletzt abgerufen am 18.08.2017).

[1] **Fußwegachsen in Kiel** http://www11.kiel.de/leben/verkehr/projekte/-fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php

[2] **Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien von Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V.** http://www.fussverkehrsstrategie.de/

[3] **Gestaltungsleitfaden Barrierefreie Innenstadt Kleve** http://kleve.de/C1257CF60039C976/html/ED8F25D275B984F1C1257F8F00292339/$FILE/Endbericht_Anhang_Gestaltungsleitfaden_1.pdf

[4] **RAD.SH: Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein** http://rad.sh/der-verein.html

[5] **Maßnahmenplan zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV Rendsburg-Eckernförde** http://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/-fileadmin/download_internet/Wirtschaft_Tourismus_Verkehr/-OEPNV/Massnahmenplan_Barrierefreiheit.pdf

[6] **RNVP der LH Kiel als Umsetzungskonzept zur Herstellung der Barrierefreiheit** https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/-nahverkehrsplanung/_rnvp/vierter_rnvp.php

[7] **Fußverkehrschecks in Baden-Württemberg** https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/

[8] **Kinderwegetagebuch in Kiel** https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/_dokumente_fusswegeachse_und_kinderwege/ravensberg_brunswik_duesternbrook_wik/107_Schlussbericht_Schule-_am_Sonderburger_Platz.pdf

[9] **Mängelmelder der Stadt Bayreuth** https://www.bayreuth.de/per-app-beschwerden-und-anregungen-einfach-und-schnell-an-die-stadt-senden/

[10] **Mängelmeldung im Kreis Rendsburg-Eckernförde** http://www.wfg-rd.de/wirtschaftsstandort/themen-und-branchen/tourismus/radfahren-im-kreisgebiet.html

[11] **Mängelmeldung in der LH Kiel** https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/ideen_und_kritik.php

[12] **Naturpark Holsteinische Schweiz – Neukonzeption des Wandernetzes** http://www.naturpark-holsteinische-schweiz.de/

[13] **Wanderrouten Eckernförder Bucht** https://www.ostseebad-eckernfoerde.de/wandern.html

[14] **Teutoschleifen im Kreis Steinfurt** www.teutoschleifen.de

[15] **Wanderwegenetz Aachen / Neues Knotenpunktsystem: Wandern nach Zahlen in Aachen** http://www.aachen.de/DE/kultur_freizeit/freizeit_-erholung/wandern/knotenpunktsystem_neu.html

[16] **Knotenpunktkonzept als Wander- und Radwegeroutenplaner in Belgien** http://go.eastbelgium.com/routenplaner-radfahren

[17] **Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg** http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.390920.de

[18] **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachen/Bremen e.V.** http://www.agfk-niedersachsen.de/

[19] **Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW e.V.** www.agfs-nrw.de

[20] **Radverkehrskonzepte Kreis Segeberg** https://www.segeberg.de/-F%C3%BCr-Segeberger/Energie-Verkehr/Radverkehr

[21] **Radverkehrskonzepte Kreis Stormarn** http://www.kreis-stormarn.de/kreis/fachbereiche/bau-umwelt-und-verkehr/klimaschutz/radverkehrsinfrastruktur.html

[22] **Radverkehrsnetz NRW** http://www.radverkehrsnetz.nrw.de/

[23] **Veloroute 10 in Kiel** https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/veloroute_10.php

[24] **RS1 Radschnellweg Ruhr** www.radschnellwege.nrw

[25] **eRadschnellweg Göttingen** http://www.radschnellweg-euregio.de/was-ist-ein-radschnellweg/eradschnellweg-goettingen-d

[26] **Bedarfsplan Radverkehr Region Hannover** https://www.hannover.de/content/download/566591/12980744/file/Nr.134_HandlungskonzeptRadverkehr_kl.pdf

[27] **Broschüren der AGFS NRW** http://www.agfs-nrw.de/mediathek.html?tt_products%5Bcat%5D=2

[28] **Förderung des Rad- und Fußverkehrs - Ein Leitfaden für die kommunale Praxis in kleineren und mittleren Kommunen** https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/radfuss.pdf

[29] **Umsteiger Kiel** https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/-clever_mobil/umsteiger_servicezentrale_radstation.php

[30] **B+R Standardtyp der NAH.SH** http://www.nah.sh/projekte/b-r-offensive/foerdermittel/

[31] **100 Fahrradstationen in NRW** https://www.radstation-nrw.de/die-idee.html

[32] **B+R-Konzept der Metropolregion Hamburg** http://www.hamburg.de/contentblob/4440776/8d84bb606f57bcd5c2d63a801a84bc27/data/b-r-entwicklungskonzept-hamburg.pdf

[33] **elros – Elektromobilität in Rostock** http://www.rsag-online.de/elros/

[34] **Projekt „Wohnen leitet Mobilität** https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/meldung.php?id=69191

[35] **Wohngenossenschaft IvensPark e.G.** http://www.ivens-park.de/

[36] **Autofrei Siedlung Weißenburg** http://www.weissenburgsiedlung.de/home/cms/

[37] **Neues Hulsberg-Quartier in Bremen** (in Planung): www.neues-hulsberg.de

[38] **Online-Tool „Was kostet mein Baugebiet“** http://www.was-kostet-mein-baugebiet.de/

[39] **Markttreff Sehestedt mit regionalen Produkten und einem E-Dorfauto** http://www.sehestedt.de/ein-markttreff-wird-zum-kanaltreff/

[40] **Markttreff Hohenfelde** http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=393

[41] **Leitfaden zur Gründung einer Genossenschaft zur Unterstützung eines Marktreffs** http://www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=mt_leitfaden_genossenschaft.pdf

[42] **Handbuch Markttreff** http://www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=handbuch.pdf

[43] **Parkraumkonzept Eckernförde** http://www.eckernfoerde.de/media/-custom/280_737_1.PDF?1441954784

[44] **Parkraummanagement in München** https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Parken-Ruhender-Verkehr/Parkraummanagement.html

[45] **Musterstellplatzsatzung in NRW** http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen

[46] **Stellplatzortsgesetz Bremen** http://transparenz.bremen.de/sixcms/-detail.php?gsid=bremen2014_tp.c.70002.de&asl=bremen02.c.732.de-&template=20_gp_ifg_meta_detail_d

[47] **Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum – Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit** https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/-intern/Dateien/PDF/Laerm/Laermarmer-Verdichtungsraum_Leitfaden.pdf

[48] **Interkommunale Zusammenarbeit in der Region Bodensee-Oberschwaben** http://www.zukunftsrat.de/fileadmin/pdf/Roadshow_L%C3%A4rmaktionsplan/LAP_Heidelberg_Kupfer_-_Die_Aufstellung_von_L%C3%A4rm-aktionspl%C3%A4nen_in_interkommunaler_Zusammenarbeit_.pdf

[49] **PlusBus Hoher Fläming** http://www.vbb.de/de/article/ueber-uns/presse/mit-dem-plusbus-hoher-flaeming-im-stundentakt-nach-bad-belzig-potsdam-und-brandenburg-an-der-havel/23225.html

[50] **Relex, Stuttgart** http://www.schlienz.info/unternehmen/relex-expressbus/

[51] **Umsetzung Schnellbus Itzehoe – Brunsbüttel** http://www.nah.sh/aktuell/neuigkeiten/besser-busfahren-mit-dem-neuen-schnellbus-brunsbuettel-itzehoe/

[52] **Regio S-Bahn Bremen/Niedersachsen** https://www.nordwestbahn.de/de/regio-s-bahn

[53] **S-Bahn Hannover** http://www.s-bahn-hannover.de/s_hannover/view/-fahrplan/liniennetz.shtml

[54] **RMV-Schnellbusnetz** https://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Informationen_zum_RMV/Der_RMV/RMV_aktuell/81162/schnellbussnetz_fpw_2016.html

[55] **Schnellbusse Münsterland (RVM)** http://www.rvm-online.de/

[56] **Projekt „Vorfahrt für Hamburg via Bus“** http://www.via-bus.de/

[57] **Hüttis Marktbus** https://www.amt-huettener-berge.de/rundum-versorgt/oeffentlicher-personennahverkehr/huettis-marktbus/

[58] **Bürgerbus Ladelund** http://www.buergerbus-ladelund.de/

[59] **Rufbussystem im Altmarkkreis Salzwedel** http://www.pvgs-salzwedel.de/fahrplan

[60] **Anrufbussystem im Landkreis Rottweil** http://www.vvr-info.de/de/Anrufbus-ASB/

[61] **Konzept Mobilitätstationen für Kiel** http://www11.kiel.de/leben/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklung/mobilitaetsstationen/index.php

[62] **Switchh Hamburg** https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/homepage

[63] **mobil.punkte Bremen** http://mobilpunkt-bremen.de/

[64] **einfach mobil Offenburg** http://www.mobilinoffenburg.de/

[65] **Bus & Rad Konzept, Mobil op`n Dörp** http://www.eider-treene-sorge.de/de/dokumente/content/AktivRegion-Eider-Treene-Sorge_2014-2020/5-Arbeitskreis/3.-Bus-und-Rad.pdf

[66] **Stadt Olfen** http://www.klimaexpo.nrw/presse/pressemitteilungen/-pressemitteilungen-details/article/olfen-klimaexponrw-zeichnet-das-projekt-bedarfsorientierter-schuelerverkehr-der-stadt-olfen/

[67] **„Olli" in Karlsruhe und Berlin** http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/12924696/20161216_autonomes_fahren.html

[68] **Postauto SmartShuttle in Sitten** https://www.postauto.ch/de/smartshuttle

[69] **Sylter Verkehrsgesellschaft** https://www.svg-busreisen.de/die-svg/flotte/fahrradmitnahme/

[70] **ADFC-HVV-Faltrad** http://www.hvv.de/service/fahrradfahrer/faltrad/

[71] **Fahrrad2go im RMK** http://www.vvs.de/fahrrad2go-rmk/

[72] **Schwentine-Linie der SFK** http://www.sfk-kiel.de/de/faehrlinien/schwentine/

[73] **„Neptun Hopper"-Konzept Rostock** http://www.neptun-germany.com/-fileadmin/user_upload/Neptun_Hopper_Presentation_.pdf

[74] **Bürgerbusleitfaden der NAH.SH** http://www.nah.sh/assets/Projekte/-Buergerbus/2016-11-23-Buergerbus-Leitfaden-web.pdf

[75] **AG „pro bürgerbus schleswig-holstein"** http://www.pro-buergerbus-sh.de/

[76] **Kieler Tretwerk e.V.** http://www.kielertretwerk.org/

[77] **Carsharing-Standort in der Stadt Preetz** http://www.stattauto-hl.de/standorte/unsere-stationen/preetz.html

[78] **Grundauslastung: Stadt Flensburg** http://www.cambio-carsharing.de/flensburg

[79] **E-Carsharing in Sehestedt** http://www.denkerwulf.de/aktuelles/spende-und-e-mobil-fuer-markttreff-sehestedt/079f11298dd63a983a774fdea9ed0b4a/

[80] **Dörpscar Klixbühl** https://www.klixbuell.de/seite/277432/d%C3%B6rpsmobil.html

[81] **E-Dorfauto Gey** http://www.gey.mobilesdorf.de/

[82] **tamycar** https://www.tamyca.de/

[83] **drivy** https://www.drivy.de/?campaign=247558829&gclid=EAIaIQob-ChMIk_WxuuTF1QIVxzLTCh11PwvsEAAYASAAEgJ9H_D_BwE

[84] **snappcar** https://www.snappcar.nl/

[85] **CampusRad der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel** http://www.campusrad.uni-kiel.de/de

[86] **velocity Aachen** https://www.velocity-aachen.de/

[87] **nextbike in Norderstedt** https://www.nextbike.de/en/norderstedt/

[88] **Konrad Call-A-Bike** https://konrad.dbcarsharing-buchung.de/

[89] **UseDomRad** http://usedomrad.de/

[90] **Tink Norderstedt** https://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fahrrad/Fahrradleihsystem-

[91] **LastenVeloFreiburg** www.lastenvelofreiburg.de/

[92] **Testangebot „Lasten klimaschonend transportieren“** http://www.bmub.bund.de/pressemitteilung/lasten-klimaschonend-transportieren/

[93] **Flinc als Bestandteil des Mobilitätsmanagement der CAU** https://flinc.org/groups/2759-christian-albrechts-universitaet-zu-kiel

[94] **Mitfahrbank-Konzept Mobil op`n Dörp** http://www.eider-treene-sorge.de/de/dokumente/content/AktivRegion-Eider-Treene-Sorge_2014-2020/5-Arbeitskreis/1.-Mitfahrbank.pdf,

[95] **Pendlerportal der Gebietskörperschaften (Beispiel Rendsburg-Eckernförde)** http://rendsburg-eckernfoerde.pendlerportal.de

[96] **Mitnahmenetzwerk für den ländlichen Raum – Modellvorhaben für den Kreis Segeberg** http://www.aktivregion-holsteinerauenland.de/projekte/27-mitnahmenetzwerk-fuer-den-laendlichen-raum-modellvorhaben-fuer-den-kreis-segeberg

[97] **Taxito** https://www.taxito.com/

[98] **Mobilfalt NVV** http://www.mobilfalt.de/das-mobilfalt-angebot/

[99] **Verkehrsmangementzentrale Region Hannover** http://www.vmz-niedersachsen.de/

[100] **Verkehrsmangementsystem Chemnitz** http://www.chemnitz.de/-chemnitz/de/aktuelles/presse/pressemitteilungen/2015/466.html

[101] **Verkehrsmanagementzentrale Bremen** https://vmz.bremen.de/verkehrslage/aktuell/

[102] **Kombinierter Ladungsverkehr: Direktzug Kiel – Verona Ausbau Güterbahnhof** https://www.hafen-hamburg.de/de/news/1000-direktzug-kiel-verona-im-kombinierten-ladungsverkehr---34620

[103] **KV-Terminal Neumünster** http://www.neg-niebuell.de/index.php/-infrastruktur/infrastruktur-projekte/ausbau-neumuenster-gbf

[104] **DHL-Cubicycle** http://www.dpdhl.com/de/presse/mediathek/fotos/-dhl_cubicycle_1.html

[105] **Lieferzeitbegrenzung in den Fußgängerzonen der Erfurter Altstadt** http://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/verkehr/verkehrsplanung/vk/117652.html

[106] **Lkw-Führungsnetz Bremen** http://vmz.bremen.de/lkw/lkw-fuehrung/

[107] **Lkw-Stadtplan Dresden** http://www.dresden.de/de/stadtraum/-verkehr/lkw-reisebus/052_Lkw-Stadtplan.php

[108] **EKSH Förderung in Schleswig-Holstein** http://www.eksh.org/-foerderung/ladesaeulen-programm/?no_cache=1

[109] **Modellkommune für intelligente Ladeinfrastruktur, Bensheim** https://www.ubitricity.com/de/news/projektstart-bensheim-wird-modellkommune-f%C3%BCr-intelligente-ladeinfrastruktur

[110] **Praxisleitfaden „Elektromobilität in Deutschland“, Beispiel Standortkriterien in Hamburg und Checkliste in Berlin für Antragsunterlagen** https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/page/downloads/dok_kat_leitfaeden_praxisleitfadenelektro_handbuch_final.pdf

[111] **SaxHybrid PLUS, Erprobung schnellladbarer Hybridbusse** http://www.elektromobilitaet-verbindet.de/projekte/saxhybrid-plus.html

[112] **Einsatz eines Elektrobusses im Liniennetz der Sylter Verkehrsgesellschaft** http://www.svg-busreisen.de/die-svg/neuigkeiten/elektrobus/

[113] **Frei Parken Plakette Kiel** https://www.kiel.de/rathaus/service/_leistung.php?id=10271561

[114] **Nutzung eines E-Fahrzeugs für Dienstfahrten in der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde** http://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/klimaschutz/-klimaschutzmanagement/elektromobilitaet.html

[115] **Nutzung eines E-Fahrzeugs für Dienstfahrten in der Kreisverwaltung Plön** https://www.kreis-ploen.de/B%C3%BCrgerservice/Pressedienst/Die-Steckdose-wird-zur-Tankstelle-Elektrofahrzeug-f%C3%BCr-die-Kreisverwaltung.php?object=tx,2156.1.1&ModID=7&FID=2158.1333.1&NavID-=2158.17&La=1

[116] **Region Stuttgart, Modellregion für nachhaltige Mobilität** http://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/

[117] **Landeskoordinationsstelle Elektromobilität Schleswig-Holstein** https://wtsh.de/innovative-ideen-realisieren/innovations-schwerpunkte/

[118] **E-Scooter bei der Deutschen Post** http://www.dpdhl.com/de/presse/specials/elektromobilitaet.html

[119] **Koordinierungsstelle Westfalen** http://www.wvg-online.de/inhalte/1238/die-koordinierungsstelle-westfalen.html

[120] **ivm GmbH** http://www.ivm-rheinmain.de/die-ivm/

[121] **OV-Chipkaart in den Niederlanden** http://www.holland.com/de/tourist/-planen-sie-ihren-urlaub/reisen-durch-holland/ovchipkaart-1.htm

[122] **BOB-Ticket im VBN** http://www.vbn.de/tickets/ticketangebot/tickets-fuer-erwachsene/uebersichtsseite-bob.html

[123] **Leipzig mobil** https://www.l.de/verkehrsbetriebe/produkte/leipzig-mobil

[124] **PlusCard in Münster** https://www.stadtwerke-muenster.de/pluscard/startseite.html

[125] **Konus Gästekarte** http://www.schwarzwald-tourismus.info/service/konus2

[126] **Ostseecard** (Prüfung : Weiterentwicklung zur Gästekarte) http://www.ostseecard.de/

[127] **Mobilitätskampagne für das gesamte Angebot der Nahmobilität in Offenburg „Einfach mobil“** http://www.mobilinoffenburg.de/

[128] **Mobilitätsmarke „Clever mobil in Kiel - Kieler Wege**“ https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/clever_mobil/neu_in_kiel_clever_mobil.php

[129] **FaltradAbo in Münster** https://www.stadtwerke-muenster.de/.../faltradabo/faltradabo-uebersicht.html

[130] **PatenTicket für Senior*innen in Köln** http://www.patenticket.de/

[131] **Jubiläumsticket der RVM** (25 % Ermäßigung) http://www.rvm-online.de/inhalte/1222/schnellbus-jubilaeum.html

[132] **MobilAbo der RVM** (3-monatige kostenlose E-Bike-Nutzung) http://www.rvm-online.de/inhalte/796/STmobil---mehr-Mobilit%C3%A4t-im-Tecklenburger-Land.html

[133] **Stadtplan der Landeshauptstadt Kiel** http://ims.kiel.de/extern/kielmaps/

[134] **Liniennetzfahrplan der KVG** http://www.netzplan-kiel.de/

[135] **Geoportal der Metropolregion Hamburg** http://www.geoportal.metropolregion.hamburg.de/

[136] **Verkehrsverbund Rhein-Sieg** https://www.vrsinfo.de/service/-mobilitaetsmanagement/kommunales-mobilitaetsmanagement.html

[137] **RadSpaß, Grundschule Schellhorn-Trent** http://www.kindermeilen.de/

[138] **Schulexpress, Schule am Eiderkamp Flintbek** https://www.schule-am-eiderwald.de/schulalltag/schulexpress/

[139] **Mobilitätstag, Gymnasium Elmschenhagen, Kiel** http://www.zukunftsschule.sh/index.php?id=414&spid=7857

[140] **Kleine Klimaschützer unterwegs** http://www.kindermeilen.de/

[141] **Klik – Betriebliches Mobilitätsmanagement der Christian-Albrechts-Universität** https://www.klik.uni-kiel.de/de/mobilitaet

[142] **Mobil.Pro.Fit, B.A.U.M.** www.mobilprofit.de

[143] **HIP Wellsee** http://www.hip-kiel-wellsee.de/

[144] **Überbetriebliches Mobilitätsmanagement, 3mobil Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuberg** http://www.mobilprofit.de/SchwarzwaldBaarHeuberg.html

[145] **Aktionstag - „Kiel steigt um“, Landeshauptstadt Kiel** http://wissenschaft.kiel.de/leben/verkehr/clever_mobil/aktionstag/index.php

[146] **„Gute Wege“- Aktionstag, ACE** https://www.ace.de/gute-wege/das-projekt-gute-wege/unsere-aktivitaeten/aktionstag.html

[147] **STADTRADELN** https://www.stadtradeln.de

[148] **Holstein Kiel-Kombiticket** https://holstein-kiel.de/ticketinfos

[149] **HVV-Kombiticket** http://www.hvv.de/fahrkarten/kombiticket/

[150] **Kombiticket moBiel in Bielefeld** https://www.mobiel.de/tickets/tickets-fuer-ihre-freizeit/kombitickets/

[151] **Kombiticket Großraum-Verkehr Hannover** (GVH) https://www.gvh.de/home/?no_cache=1#/#dateBlock

[152] **Gestaltung urbaner Freiräume, Dokumentation der Fallstudien im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“** http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/-WP/2008/heft61_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=2; http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2005/InnovationenFamilieStadtquartiere/Modellvorhaben/10_MV-B_FrankfurtNordend.html?nn=425678

[153] **Opernplatz in Duisburg** http://www.netzwerk-sharedspace.de/planung/sharedspace/duisburg.php

[154] **Neue Straße in Ulm** http://schnuell-haller.de/wp-content/uploads/-2016/09/03_Der-R%C3%BCckbau-der-autogerechten-Stadt.pdf

[155] **Radverkehr in Ortsdurchfahrten, difu-Seminar 2010** https://difu.de/node/6654

[156] **Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg** https://vm.-baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/-Broschueren/Broschuere_Ortsdurchfahrten_gestalten__170212.pdf

[157] **BMVI - Neueste Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung, 2016** https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/neueste-aenderungen-der-strassenverkehrs-ordnung.html

[158] **Forum Verkehrssicherheit Hamburg** http://www.hamburg.de/start-agenda-partner/

[159] **Netzwerk Verkehrssicheres NRW** (Heute: Zukunftsnetz Mobilität NRW) http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/

[160] **Auditoren in Deutschland, BASt** https://www.bast.de/DE/Verkehrs-technik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/downloads/auditorenliste.-pdf;jsessionid=915E5E0E6E92D088FC097A6313774E6-A.live21302?__blob=publicationFile&v=28

[161] **Verkehrssicherheitsaudits im Öffentlichen Personennahverkehr, Brandenburg** http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/Flyer_verkehrsicher-heitsaudit_03032015.pdf

[162] **Schulwegplan der Grund- und Regionalschule Kiel-Holtenau** https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/fussverkehr/schulwegplaene/Grundschule_Holtenau_scan.pdf

[163] **Leitfaden zur Erstellung von Schulwegplänen, Kiel** https://www11.kiel.de/leben/verkehr/fussverkehr/schulwegplaene/leitfaden.php

[164] **Pilot Section-Control in der Region Hannover** http://www.mi.nieder-sachsen.de/aktuelles/presse_informationen/bundesweites-pilot-verfahren-zu-section-control-an-der-bundesstrae-6-129404.html

[165] **Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung Großraum Nürnberg** www.nuernberg.de/internet/verkehrsueberwachung/infos_zweckverband.html#0

# Impressum

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert das Projekt als Klimaschutz-teilkonzept Mobilität im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

***Projektpartner***

Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde, NAH.SH

Kiel Region GmbH
Wissenschaftspark Kiel, Neufeldt Haus
Fraunhofer Straße, 24118 Kiel

Geschäftsführung: Janet Sönnichsen

Ansprechpartnerin: Maria Franke
Tel: 0431 - 53 03 55 10
Fax: 0431 - 53 03 55 29
E-Mail: m.franke@kielregion.de

KielRegion
Wir fördern Wirtschaft
EU.SH
Landesprogramm Wirtschaft: Gefördert durch die Europäische Union - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

***Auftraggeber***

Landeshauptstadt Kiel
Tiefbauamt 660 - Abteilung Verkehr, Ansprechpartner: Christian Stamer
Fleethörn 9-17, 24103 Kiel

***Auftragnehmer***

**Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation**
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
- Projektleitung -
www.planersocietaet.de

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**Gertz Gutsche Rümenapp**
**Stadtentwicklung und Mobilität GbR**
www.ggr-planung.de

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

**urbanus GbR**
Strukturentwicklung, Raumplanung,
Verkehrsgestaltung, Marketing
www.urbanus-luebeck.de

urbanus