

KielRegion

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Ostuferverkehrskonzept KielRegion

Arbeitspapier

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Sebastian Schröder-Dickreuter

Dr. Michael Frehn

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Grundlagenermittlung	6
Untersuchungsraum	7
Herausforderung	7
Chancen	7
Mehrwert	9
Arbeitspapier und Projektskizze	10
Grundgerüst	10
Beteiligungsprozess	10
Projektsteuerung	11
Förderkulisse	11
Zeitplanung	12
Fazit	14
Anhang – Dokumentation	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwurf Untersuchungsraum.....	8
Abbildung 2: Auswahl Herausforderungen im Untersuchungsraum.....	8
Abbildung 3: Auswahl Chancen im Untersuchungsraum	9
Abbildung 4: Ablauf und Zeitplanung Ostuferverkehrskonzept	13
Abbildung 5: Themen und Anlässe Ostuferverkehrskonzept	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahl Grundlegenddokumente	6
---	---

Einleitung

Die KielRegion beabsichtigt, ein Verkehrsgutachten für die östlichen Kieler Stadtteile und benachbarten Gebietskörperschaften des Kreises Plön erarbeiten zu lassen. Das vorliegende Arbeitspapier dient der Beschreibung des Vorhabens sowie der Dokumentation der Erstellung der Leistungsbeschreibung.

Das Ostuferverkehrskonzept ist ein integriertes Verkehrsgutachten und soll aufzeigen, wie die Belastungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre sowie Lärm- und Luftemissionen reduziert werden können. Gleichzeitig soll der Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit des Gebietes erhöht werden können. Dabei sollen die bestehenden Mobilitätspläne und Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön berücksichtigt und mit einbezogen werden.

Hintergrund

Das Ostuferverkehrskonzept hat aufgrund des grenzüberschreitenden Betrachtungsraums die strategisch-konzeptionelle Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung im Bezugsraum zur Aufgabe. Neben der inhaltlichen Ausrichtung, den Verkehr übergreifend, integrativ und klimafreundlich auszurichten, soll das Ostuferverkehrskonzept so ausgestaltet sein, dass es auf dem Zielkonzept des Masterplans Mobilität aufbaut. Der Masterplan Mobilität wurde auf die Beschlüsse der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde hin erstellt und 2017 fertig gestellt und nennt Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bis 2035. Für die Maßnahmenebene des Ostuferverkehrskonzeptes bedeutet das, dass praktische Handlungsansätze auf die konkrete Weiterentwicklung von Projekten und Sofortprojekten in

der KielRegion abzielen und dadurch die interkommunale Kooperation gestärkt wird. Bestehende Planungen, Konzepte und Projekte sollen dafür aufgegriffen und im Ostuferverkehrskonzept gebündelt weiter vorangebracht werden. Die KielRegion leitet als Projektsteuerin das Gesamtvorhaben und dient als kommunikative Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteur/-innen, etwa den Gebietskörperschaften in der Landeshauptstadt Kiel und im Kreis Plön. Des Weiteren dient eine Projektsteuerungsgruppe als maßgebliches Entscheidungsgremium.

Beteiligung und Kommunikation

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erreichen ist ein enger Dialog während der Konzepterstellung vorgesehen, an dem die Akteure in der KielRegion beteiligt werden. Eine zentrale Aufgabe besteht darin mithilfe eines Beteiligungskonzeptes, die große Zahl der unterschiedlichen Akteure zu vernetzen und eine effiziente und konstruktive Kooperation im Bereich der Mobilität am Ostufer zu erreichen. Das Ostuferverkehrskonzept ist integriert angelegt und soll die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg sowie zwischen den Fachrichtungen (Verkehrsplanung, Klimaschutz, Stadtplanung, Wirtschaft) verknüpfen. Da umfassende Planungen und Konzepte im Untersuchungsraum bereits vorliegen und bearbeitet werden, gilt es, diese inhaltlich mit dem Ostuferverkehrskonzept zu verschneiden.

Grundlagenermittlung

Das Ostuferverkehrskonzept kann auf wesentlichen Grundlagen aufbauen (vgl. Tabelle 1). Als prioritäre Arbeitsgrundlage dient der Masterplan Mobilität, welcher durch das Gutachten räumlich weiter geschärft wird. Darüber hinaus handelt es sich um abgeschlossene Konzepte und Projekte mit lokaler wie auch regionaler Ausstrahlung, die im Verkehrskonzept aufgegriffen werden müssen. Es sind aber auch laufende Planungen oder Verfahren sowie Aktivitäten der unterschiedlichen Akteure zu berücksichtigen.

In einer Synthese ergeben sich hieraus zahlreiche Vorlagen und Ideen auf unterschiedlichen fachlichen sowie räumlichen Ebenen. Zahlreiche Einzelprojekte befinden sich teilweise in der Planung oder in der Umsetzungsvorbereitung. Die Vielzahl der Projekte und der darin involvierten Akteure erschwert jedoch ein stringentes und strategisch abgestimmtes Vorgehen. Dies begründet u.a. eine Berücksichtigung, Einordnung und Priorisierung aller bestehenden Projekte im Rahmen eines Ostuferverkehrskonzeptes.

Tabelle 1: Auswahl Grundlagendokumente

Konzept/Planwerk	Bezug
Masterplan Mobilität für die KielRegion	KielRegion
Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Kiel	Landeshauptstadt Kiel
Trassenstudie hochwertiges ÖPNV-System	Landeshauptstadt Kiel
Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel	Landeshauptstadt Kiel
Verkehrsentwicklungsplan Kiel	Landeshauptstadt Kiel
Mobilitätssteckbrief für Kiel SrV 2018	Landeshauptstadt Kiel
Konzepte Stadtplanung (z.B. Gemeindeentwicklung Wohnen und Gewerbe in den im Kernbereich, Rahmenplan Kieler Förde)	Landeshauptstadt Kiel
Integriertes Entwicklungskonzept Kieler Ostufer	Landeshauptstadt Kiel
FH Kiel Mobilitätskonzept	Landeshauptstadt Kiel
Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Plön 2030	Kreis Plön
Demografischer Wandel Kreis Plön	Kreis Plön
Elektromobilitätskonzept Kreis Plön	Kreis Plön
Radwegekonzept der Stadt Schwentinental	Kreis Plön
3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Plön	Kreis Plön
6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel	Landeshauptstadt Kiel
Green City Plan der Landeshauptstadt Kiel	Landeshauptstadt Kiel
Veloroutennetzplan 2035	Landeshauptstadt Kiel
Verkehrsmodell der KielRegion	KielRegion

Quelle: Eigene Darstellung

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für das Ostuferverkehrskonzept wurde grob vorgedacht und umrissen und bedarf im Rahmen der späteren Projektbearbeitung einer weitergehenden Fokussierung und Schärfung. Wichtig hierbei ist die Unterscheidung in einen Kernbereich sowie einen erweiterten Untersuchungsbereich (vgl. Abbildung 1). Der Kernbereich orientiert sich an dem direkten Siedlungszusammenhang entlang der Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Kiel, während sich der erweiterte Untersuchungsbereich bis nach Schönberg, Lütjenburg und Plön erstreckt.

Herausforderung

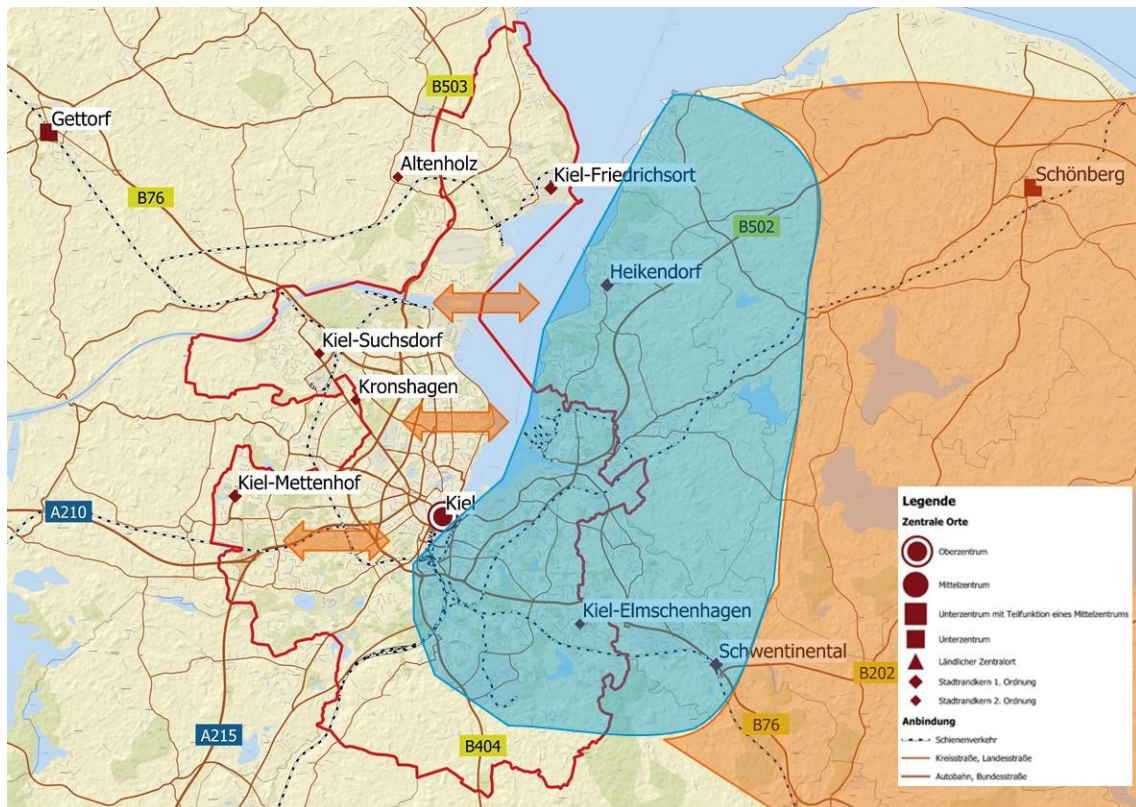
Der zu betrachtende Untersuchungsraum für das Ostuferverkehrskonzept ist sehr heterogen. Neben den urbanen Quartieren der Landeshauptstadt Kiel dehnt sich der Betrachtungsraum über ländlich geprägte Regionen bis hin zu den Städten Schönberg, Lütjenburg und Plön aus. Hierdurch werden die unterschiedlichen Ansprüche, die durch verschiedene Zielgruppen an ein Verkehrs- und Mobilitätssystem gestellt werden deutlich. Neben den direkten Pendlerverflechtung innerhalb des Kreises spielen die weiteren alltäglichen Verkehrsbeziehungen in und aus der Landeshauptstadt hinaus (z.B. Wirtschafts- und Güterverkehre, Tourismus) eine wichtige Rolle. Die bestehenden wichtigen straßengebunden – teilweise überregional bedeutenden – Verkehrsachsen (z.B. B502, B76) stellen Engstellen dar.

Relevante Parameter sind hier u.a. die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsträger, die Erreichbarkeit von Zielen und die Flächenverfügbarkeit vor dem Hintergrund der Luft- und Lärmbelastung. So sind hiervon nicht nur die Aspekte der Transitverkehre, sondern auch die Ansprüche der vor Ort lebenden Bevölkerung betroffen. (vgl. Abbildung 2)

Chancen

Gleichwohl bieten sich auch positive Anknüpfungspunkte für das Ostuferverkehrskonzept (vgl. Abbildung 3). Bspw. die fortschreitenden Ideen und Konzepte für die Trassenstudie eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel, welche in ihren Überlegungen bereits die Beziehungen über die Stadtgrenzen hinaus einbeziehen, bilden gute Perspektiven für ein stabiles Rückgrat des Umweltverbundes. Bereits seit längerem diskutierte Vorhaben binden sich zudem sehr gut in die Überlegungen zum ÖPNV-Ausbau ein, wie z.B. die Reaktivierung der Schienenanbindung „Hein Schönberg“. Außerdem bestehen bereits unterschiedliche Sharing-Angebote in der Landeshauptstadt Kiel und im Kreis Plön (Car-, Scooter- sowie Bikesharing), welche auch das Querschnittsthema der alternativen Antriebe mit aufgreifen und Anhaltspunkte für die Bündelung unterschiedlicher Mobilitätsangebote an einem Standort (Mobilitätsstation) liefern. Mit den Velorouten in der Landeshauptstadt Kiel und den aktuellen Überlegungen zu Rad-schnellverbindungen nach Laboe bestehen ebenfalls gute Ausgangspositionen, um auch im Bereich Radverkehr weiterzudenken.

Abbildung 1: Entwurf Untersuchungsraum



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2: Auswahl Herausforderungen im Untersuchungsraum



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3: Auswahl Chancen im Untersuchungsraum



Quelle: Eigene Darstellung

Mehrwert

Das regionale Ostuferverkehrskonzept weist Herausforderungen und Potenziale auf unterschiedlichen Ebenen auf. Im Besonderen wird eine große Chance in der interkommunalen Kooperation erkannt, die nicht nur die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg umfasst, sondern auch mit Mobilität als Querschnittsthema unterschiedliche Fachbereiche integriert. Ein regionales Verkehrskonzept kann vorhandene Aktivitäten im Bereich Verkehr und Mobilität vernetzen, zu einer gemeinsamen Strategie bündeln und in konkrete, umsetzungsorientierte Projekte münden lassen. Mit einem klimafreundlichen, zukunftsorientierten und attraktiven Mobilitätsangebot wird die Resilienz des Ostufers, der Wirtschaftsstandort mit seinen direkten Hafen-Umland-Beziehungen und die Lebensqualität – vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner gestärkt.

Dabei gilt es die erfolgreiche Kooperation zwischen Ämtern, Gemeinden, Städten und Regionen aus dem Prozess des Masterplan Mobilität weiter fortzuführen und auf den räumlichen kleineren Ausschnitt des Ostuferverkehrskon-

zeptes zu fokussieren. Hierdurch wird die konkretere Auseinandersetzung mit lokalen Herausforderungen und den direkten Wechselwirkungen zwischen den betroffenen Räumen („wo ist die Quelle und das Ziel der Verkehre“) ermöglicht. Gemeinsam können so Kräfte gebündelt und Projekte zur Ursachenbekämpfung an einer und Wirkungsoptimierung an anderer Stelle gefördert werden. Diese interkommunalen Synergieeffekte können nur genutzt werden, wenn gemeinsam diskutiert und erörtert wird, um an einem Strang zu ziehen und die Region des Ostufers für alle Betroffenen attraktiver zu gestalten.

Arbeitspapier und Projektskizze

Grundgerüst

Die Bearbeitungstiefe des Ostuferverkehrskonzeptes bewegt sich einerseits auf einer strategisch-konzeptionellen Ebene und andererseits auf einer konkreten umsetzungsbezogenen Maßnahmenebene. Mit dem Masterplan Mobilität besteht eine übergeordnete Klammer, die mit einem Zielkonzept die strategische Ausrichtung des Ostuferverkehrskonzeptes bereits vorgibt. Für das Verkehrskonzept besteht somit auch die Aufgabe darin, den Umsetzungsfortschritt des Masterplan Mobilität (und ggf. weiterer vorhandener Planwerke) zu prüfen/zu evaluieren. Zielausrichtung ist es dennoch, sich im Prozessverlauf primär auf die Projektebene zu fokussieren, um konkrete Handlungsempfehlungen für (weitere) Umsetzungsschritte von Maßnahmen zu formulieren. Anhand von sogenannten Sofortprojekten sollen einzelne Projektgruppen an der Weiterentwicklung ausgewählter Maßnahmen in Richtung Umsetzung arbeiten. Durch die Projektsteuerungsgruppe (s.u.) wird eine Vorauswahl potenziell geeigneter Sofortprojekte getroffen, deren konkrete Auswahl dann in Abstimmung mit dem Gutachterbüro zum Projektbeginn stattfindet.

Demnach bedarf es einer teilweise detaillierten Bestandsanalyse als es bspw. bei dem Prozess des Masterplan Mobilität der Fall war. Insbesondere mit Blick auf die Auseinandersetzung konkreter Projektvorhaben und Problemlagen müssen Erkenntnisse zum Status Quo vorliegen.

Die Gliederung der Leistungsbeschreibung umfasst folgende Punkte:

1. Beteiligungs- und Kommunikationskonzept

2. Bestandsaufnahme und -analyse
3. Sofortprojekte
4. Verkehrsmodell
5. Abgleich Zielkonzept Masterplan Mobilität
6. Handlungskonzept und Maßnahmenplanung
7. Evaluations- und Umsetzungskonzept für die Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes
8. Steuerung des Ostuferverkehrskonzeptes im Bearbeitungszeitraum

Beteiligungsprozess

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erreichen ist ein enger Planungsdialog erforderlich, an dem alle relevanten Akteure in der Region beteiligt werden. Dabei besteht die Herausforderung darin, die unterschiedlichen Ebenen der Beteiligten - auch über die Grenzen der Fachbereiche und der Gebietskörperschaften hinweg - adäquat einzubeziehen. Wichtig hierbei ist es für alle Beteiligten eine gemeinsame Informationsbasis aufzubauen (z.B. „was passiert alles bereits und was ist bereits geplant“) und die zu beteiligenden Akteursgruppen für die Zusammenhänge und Wechselwirkungen in der Region zu sensibilisieren.

Das Beteiligungsverfahren mit den einzelnen Bausteinen soll sich am Planungsdialog des Masterplan Mobilität orientieren und kann ggf. dort geschaffene Strukturen aufgreifen.

Folgende Beteiligungsbausteine inklusive der Zielsetzung und der anzusprechenden Zielgruppen werden für das Verfahren vorgeschlagen:

- Öffentlicher Auftakt und Abschluss vor Ort: Informationsvermittlung, Ergebnisvorstellung, Austausch
- Öffentliche Online-Beteiligung: Schwerpunktsetzung und Ableitung von wesentlichen Handlungsbedarfen und -korridoren
- Öffentliche Workshops vor Ort: konkrete Auseinandersetzung auf Projektebene (Neu- oder Weiterentwicklung, Verantwortlichkeiten klären)
- Regelmäßige Berichterstattung/Informationsvermittlung bei den Kommunen und polit. Vertreter/-innen bzw. über die entsprechenden Ausschüsse

Projektsteuerung

Für das Gelingen der Zusammenarbeit im Rahmen eines interkommunalen Projektes ist die Organisation der Aufgaben wesentliche Grundlage. Für die Struktur der Projektsteuerung wird daher hiermit ein Vorschlag vorgelegt.

Am Projekt Ostuferverkehrskonzept für die KielRegion sind die zwei Gebietskörperschaften Landeshauptstadt Kiel und Kreis Plön beteiligt. Darüber hinaus ist die Förderkooperation – eine interkommunale Kooperationsgemeinschaft von 75 Gemeinden rund um die Kieler Förde – ebenso wie der Eigenbetrieb-Beteiligungen-Kiel als Aufgabenträger des ÖPNV vertreten. Als Aufgaben sind die Projektkoordination, die inhaltliche Begleitung sowie die Betreuung des Verkehrsmodells zu organisieren.

Eine größere, aber ähnlich strukturierte Projektsteuerung hat sich im Prozess des Masterplans Mobilität bereits als sehr gut und effizient erwiesen. Die KielRegion GmbH leitet als Projektsteuerin das Gesamtvorhaben und dient als kommunikative Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteur/-innen, etwa den

Gebietskörperschaften in der Landeshauptstadt Kiel und im Kreis Plön. Die interkommunale Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzepts erfolgt seit dem August 2021 in einer Projektsteuerungsgruppe (bestehend aus Vertreter/-innen der genannten Akteure) als maßgebliches Entscheidungsgremium. Die regelmäßige Rückkopplung mit den politischen oder administrativen Gremien der beteiligten Akteure wird gewährleistet.

Förderkulisse

Der interkommunale Ansatz des Ostuferverkehrskonzeptes beschreibt ein vorbildliches Vorgehen und bedarf der Prüfung von Fördermöglichkeiten. Förderpotenziale werden einerseits vor dem Hintergrund der grenzüberschreitenden Betrachtung einer klimafreundlichen Mobilitätsgestaltung zwischen urbanen und ländlichen Raum gesehen. Andererseits signalisiert auch die konkrete projektbezogene Befassung mit dem Ziel einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzung Fördermöglichkeiten, die geprüft werden.

Konzepterstellung

Über die Kommunalrichtlinie bestehen unterschiedliche Förderprogramme bzgl. Klimaschutzaktivitäten im Mobilitätssektor (z.B. Erstellung eines integrierten Vorreiterkonzepts, Erstellung von Fokuskonzepten). Jedoch besteht die Voraussetzung, dass noch kein Klimaschutzteilkonzept von der beantragenden Kommune/Region erstellt wurde bzw. dass ein vorangegangenes Klimaschutzteilkonzept vor dem 31.12.2016 fertig gestellt wurde. Der Masterplan Mobilität wurde als entsprechend gefördertes Konzept erstellt und im August 2017 veröffentlicht, sodass die Voraussetzungen für die Konzeption als Vorreiter- und Fokuskonzept nicht erfüllt werden.

(Einzel-)Projektbezogen

Die Kommunalrichtlinie ermöglicht es zudem auch projekt- bzw. umsetzungsbezogene Fördermittel abzurufen. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes der Sofortprojekte im Rahmen des Ostuferverkehrprojektes ergeben sich hierdurch interessante Perspektiven für die spätere Projektarbeit. Folgende Aspekte werden durch die Kommunalrichtlinie gefördert:

- Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur (z.B. Bau von Fahrradwegen, Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr, Beleuchtung für Fahrradwege, Umgestaltung von Knotenpunkten und bestehenden Fahrradwegen für ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen und mehr Sicherheit)
- Fahrradabstellanlagen und -parkhäuser (z.B. Errichtung von frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen und -parkhäusern, über die Bike+Ride Offensive Fahrradabstellanlagen in Bahnhofsnähe)
- Mobilitätsstationen

Über den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ besteht folgende Fördermöglichkeit:

- radverkehrsgerechte Umgestaltung des Straßenraumes (z.B. Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur, Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen)

Darüber hinaus ermöglicht die Mikro-Depot-Richtlinie:

- die Einrichtung von beispielsweise Containerlösungen, Abstellräumen oder der Einbau von Regalsystemen

die eine emissionsfreie Auslieferung von Waren auf der „letzten Meile“ ermöglichen.

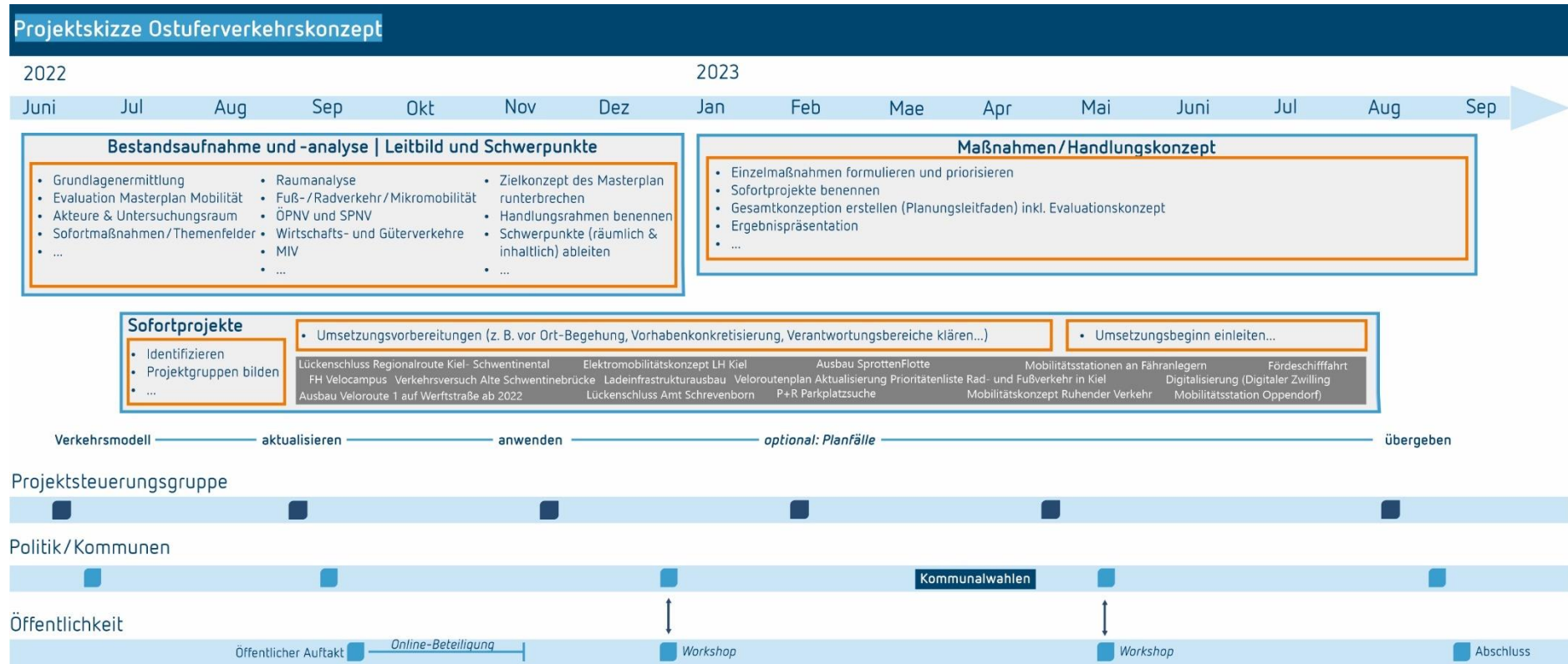
Die projektbezogenen Fördermöglichkeiten bieten die Chance, die konkreten Fokussierungen auf die umsetzungsorientierte Weiterentwicklung von Projekten im Untersuchungsraum auf eine finanzielle Basis zu stellen.

Durch die bereits laufenden Förderzeiträume können diese Rahmenbedingungen bereits bei der Vorauswahl potenzieller Sofortprojekte durch die Projektsteuerungsgruppe berücksichtigt werden.

Zeitplanung

Es wird empfohlen, das Ostuferverkehrskonzept als strategisch-konzeptionelles Planwerk mit vertiefenden projektbezogenen Schwerpunkten kompakt und ergebnisorientiert zu bearbeiten. So kann der Arbeitsaufwand und die Bearbeitungsdauer auch unter Berücksichtigung eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens realistisch auf 1,5 Jahre begrenzt werden. Vor dem Hintergrund der laufenden Abstimmungen kann davon ausgegangen werden, dass die Ausschreibung und Vergabe im zweiten bis dritten Quartal 2022 erfolgt. Für die Zeitplanung sind darüber hinaus noch mit der Landtagswahl am 8. Mai 2022 sowie den Kommunalwahlen im Frühjahr 2023 politische Rahmenbedingungen mit potenziellen Auswirkungen ausschlaggebend für den Projektstart sowie -verlauf.

Abbildung 4: Ablauf und Zeitplanung Ostuferverkehrskonzept



Fazit

Die vorgelagerte Auseinandersetzung mit einem Ostuferverkehrskonzept für die KielRegion hat gezeigt, dass zahlreiche Potenziale und Anknüpfungspunkte für eine Weiterentwicklung und Synthese bestehender Vorhaben bestehen. Der Masterplan Mobilität, als wesentliche Grundlage und Vorarbeit, hat – neben weiteren teils lokalen Planwerken – zahlreiche Projekte und Handlungsansätze angestoßen. Hier gilt es anzuschließen, die dokumentierten Erkenntnisse über Zustand und Situation des Verkehrs- und Mobilitätssystems im Untersuchungsraum zu sichten und zu aktualisieren. Die Herausforderungen und Chancen sind vielfältig, umso wichtiger ist eine

enge Kooperation mit den beteiligten Akteuren vor Ort und in der Region. Die Fokussierung einzelner konkreter Projektvorhaben soll die existierenden Bestrebungen im Untersuchungsraum einen wesentlichen Entwicklungsschritt voranbringen und in ihrer Bedeutung und Wechselwirkung für die Verflechtung in der Region nach außen tragen und kommunizieren.

Das Ostuferverkehrskonzept kann die beteiligten Ämter, Gemeinden und Kommunen näher zusammenbringen, deren Interessen kanalisieren und somit die Resilienz der Region, den Wirtschaftsstandort und die Lebensqualität stärken

Abbildung 5: Themen und Anlässe Ostuferverkehrskonzept



Anhang – Dokumentation

Die Erstellung der Leistungsbeschreibung für das Ostuferverkehrskonzept fand in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber – der KielRegion – sowie darüber hinaus mit der Projektsteuerungsgruppe – mit Vertretungen der Landeshauptstadt Kiel, des Eigenbetrieb Beteiligungen der LH Kiel, der KielRegion, des Kreises Plön sowie der Förderkooperation – statt. Der Erarbeitungszeitraum erstreckte sich auf November 2021 bis März 2022.

Die nachfolgende Dokumentation des Erarbeitungsprozess sollen Art und Umfang der Projektbearbeitung transparent und nachvollziehbar verdeutlichen. Etwaige Präsentationsfolien sowie Protokolle werden als Anlage beigelegt, auf diese wird an entsprechenden Stellen verwiesen. Der Einfachheit halber erfolgt die Dokumentation in chronologischer Reihenfolge mit Zeitangaben, um auch die jeweiligen Meilensteine während der Erarbeitung der Leistungsbeschreibung hervorzuheben.

November 2021

- Auftaktworkshop mit der Steuerungsgruppe am 09.11.2021
 - Tagesordnungspunkte: Untersuchungsraum; Erwartungen und Wünschen; Relevante Themen, Handlungsfelder und Projekte; Ausblick, Zeitplanung und Beteiligung
 - Präsentation und Ergebnisprotokoll siehe Anlage
- Konkretisierung und Fokussierung des Untersuchungsraumes in einen Kernbereich und einen erweiterten Untersuchungsbereich auf Grundlage des Workshops vom 09.11.2021
- Sammlung und Sichtung relevanter Dokumente (Planwerke, Konzepte, Strategien etc.) als Grundlagendokumente und Ausgangsbasis für eine Leistungsbeschreibung
 - auf Basis der Drucksacke 0285/2021 sowie weiterer Internet-Recherche, u.a.:
 - https://kiel.de/de/umwelt_verkehr/
 - <https://www.kielregion.de/mobilitaet/>
 - https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/
- Recherche beispielhafter interkommunaler Mobilitätskonzepte anderer Regionen/Städten in Deutschland:
 - Stadt Würzburg, Gemeinde Gerbrunn, Markt Randersacker, Gemeinde Rottendorf, Gemeinde Theilheim (2016)
 - Landeshauptstadt München, Landkreise Dachau, Freising und München (2019)
 - Kreis Rendsburg-Eckernförde und Entwicklungsagentur für den Lebens und Wirtschaftsraum Rendsburg (2016)
- Ableitung von Herausforderung und Chancen im Verkehrs- und Mobilitätssektor allgemein

sowie Regionalisierung auf den Untersuchungsraum anhand der recherchierten Grundlagedokumente sowie der Workshop-Erkenntnisse vom 09.11.2021

- Benennung von grundlegenden Arbeitspaketen und Handlungsfeldern, die eine spätere Leistungsbeschreibung erfüllen sollt
- Erstellung einer ersten Projektskizze und Zwischenpräsentation für das Mobilitätsforum Kiel am 01. Dezember 2021

Dezember 2021

- Mobilitätsforum Kiel am 01.12.2021 per Videokonferenz
 - Vorstellung des Arbeitszwischenstands mit Fokus auf Anlass und Einleitung; Grundlagen; Herausforderungen und Chancen; Beispiele und Projektskizze; Ausblick
 - Die vorgestellte Zwischenpräsentation wurden von allen Beteiligten für die weitere Ausarbeitung als sinnvoll erachtet. Als einzelne Ziele, Schlagworte und Anmerkungen wurden folgendes geäußert:
 - Entlastung der Anwohner/-innen in unmittelbarer Nähe zum Hafen
 - Wirtschaftsverkehre sind ein wichtiges Themenfeld, insbesondere mit Blick auf die Potenziale zur Verlagerung auf die Schiene
 - Die Ortsbeiräte des Ostufers in der LH Kiel sollten im weiteren Prozess mit beteiligt werden
 - Präsentation siehe Anlage
 - Protokoll des Mobilitätsforum im Ratsinformationssystem der LH Kiel Niederschrift Bauausschuss Sitzung 3.2.2022 (Drs. 1225/2021)
https://ratsinfo.kiel.de/bi/___tmp/tmp/45081036331152553/331152553/00850411/11-Anlagen/01/2021-12-01_Protokoll_Mobilitaetsforum_mit_Anlagen_niedrigeAufloesu.pdf
- Ausarbeitung und Konkretisierung der Bedeutung der Sofortprojekte im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes
- Recherche und Einordnung der Förderlandschaft auf Bundes- und Landesebene für die Konzepterstellung sowie für die projektbezogenen Vorhaben im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes, u.a.:
 - <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html>
 - <https://unternehmen.nah.sh/de/service/richtlinien-und-verordnungen/richtlinie-ueber-zuwendungen-fuer-die-verbesserung-des-oepnv-in-schleswig-holstein/>
 - <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie>
 - <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderkompass/logistik-mobilitaet>

- Sammlung möglicher Beteiligungsbausteine für ein Ostuferverkehrskonzept auf Basis eigener Projektbearbeitungen sowie in Anlehnung an das Beteiligungskonzept des Masterplan Mobilität unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und relevanter Akteure
- Erste grobe Kostenschätzung inkl. Aufteilung auf die Arbeitspakete des Ostuferverkehrskonzeptes

Januar 2022

- Erweiterung und Vertiefung der am 01.12.2021 vorgestellten Projektskizze, insbesondere um die Punkte:
 - Sofortprojekte (Anlass und Ziel, Prinzip und Ablauf im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes)
 - Beteiligungsbausteine
 - Kostenabschätzung
 - Fördermöglichkeiten
- Informationsveranstaltung zur erweiterten Projektskizze am 17.01.2022 per Videokonferenz
 - Ein Protokoll wurde nicht erstellt, es wurden nur einzelne Themen genannt, die für die Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes relevant sind:
 - Wirtschaftsverkehre aller Art (Schwer- und Güterverkehre, Kurier-, Express- und Paketdienstleister)
 - Bahnverbindung Ostufer/Fährterminal
 - Für Sofortprojekte auch Wirtschaftsverkehre berücksichtigen
 - Pendlerverkehre, insbesondere LH Kiel – Kreis Plön
 - Förderschiffahrt
 - Bestehendes Veloroutenkonzept bietet sehr gute Voraussetzungen für einen angestrebten Modal Shift zugunsten des Umweltverbundes
 - Präsentation siehe Anlage
- Erstellung einer Leistungsbeschreibung sowie eines Arbeitspapiers auf Grundlage der Erkenntnisse und Bearbeitung der vergangenen 10 Wochen