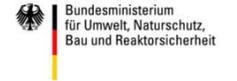




Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



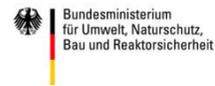
MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

- *Kurzfassung* -

Impressum

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert das Projekt als Klimaschutzteil-konzept Mobilität im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Projektpartner

Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde, NAH.SH

Kiel Region GmbH

Wissenschaftspark Kiel, Neufeldt Haus

Fraunhofer Straße, 24118 Kiel

Geschäftsführung: Janet Sönnichsen

KielRegion

Wir fördern Wirtschaft



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



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



Diese Broschüre ist eine Zusammenfassung des Masterplans Mobilität für die KielRegion. Der Zwischenbericht zur Bestandsanalyse sowie der Endbericht stehen zum Download zur Verfügung:

<https://www.kielregion.de/mobil>

Stand der Bearbeitung: Dezember 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Die Ausgangssituation in der Region	4
1.2	Die Ziele für die Region	6
1.3	Potenziale in der KielRegion	9
2	Handlungsstrategien.....	10
2.1	Übersicht über die regionalen Handlungsstrategien	10
2.2	Regionale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität	12
3	Maßnahmen für eine ‚Moderne Mobilität‘	13
3.1	Maßnahmenübersicht	13
3.2	Maßnahmenbewertung.....	16
3.3	Maßnahmenbeispiele	16
4	Regionales Mobilitätsmanagement.....	25
4.1	Aufgabenbereiche.....	25
4.2	Knowhow & Vernetzung.....	26
5	Ausblick.....	27

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Verkehrsachsen, Barrieren, Entwicklungsachsen, Einwohnerdichte und Gewerbestandorte in der KielRegion	5
Abb. 2:	Analysefall und CO ₂ -Trendentwicklung in der KielRegion	5
Abb. 3:	Zielfelder des Masterplans Mobilität	6
Abb. 4:	Ziel zur CO ₂ -Reduktion bis zum Jahr 2035 und 2050.....	6
Abb. 5:	Ziel zur Modal Split-Veränderung bis zum Jahr 2035.....	7
Abb. 6:	Modal Split (nach Anzahl der Wege) differenziert nach den unterschiedlichen Teilräumen der KielRegion	8
Abb. 7:	Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe)	9
Abb. 8:	Die vier Handlungsfelder ‚Moderner Mobilität‘	10
Abb. 9:	Handlungsstrategien in Zahlen mit CO ₂ -Einsparpotenzialen	11
Abb. 10:	Zuständigkeitsbereiche für Mobilitätsthemen in der KielRegion	12
Abb. 11:	Übersicht über die Schlüsselprojekte im Maßnahmenkonzept	13
Abb. 12:	Maßnahmenübersicht aus dem Masterplan Mobilität.....	14
Abb. 13:	Dem Mobilitätsmanagement zugeordnete Maßnahmen	25

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. Gleichzeitig eröffnen sich Chancen für eine nachhaltige Mobilität und neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Mobilitätssystems.

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept, das in einem umfassenden Beteiligungsverfahren erarbeitet wurde. Denn in der KielRegion ist eine Vielzahl von Akteuren im Bereich der Verkehrsplanung engagiert. In unterschiedlichen Formaten haben sich insgesamt ca. 750 Akteure in die Entwicklung des Masterplans Mobilität eingebracht.

Das Fundament für eine effektive und erfolgreiche Umsetzung des Masterplans Mobilität wird in der regionalen Kooperation mit gemeinsamen Planungsstrukturen erkannt. Die Empfehlungen des Masterplans Mobilität ermöglichen Synergien im Bereich der Mobilitätsplanung zu heben, moderne Mobilität durch eine strategische Umsetzung zu erreichen, Klimaschutzziele einzuhalten sowie die Region als Lebens-, Wirtschafts- und Tourismusregion zu stärken.

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.

1.1 Die Ausgangssituation in der Region

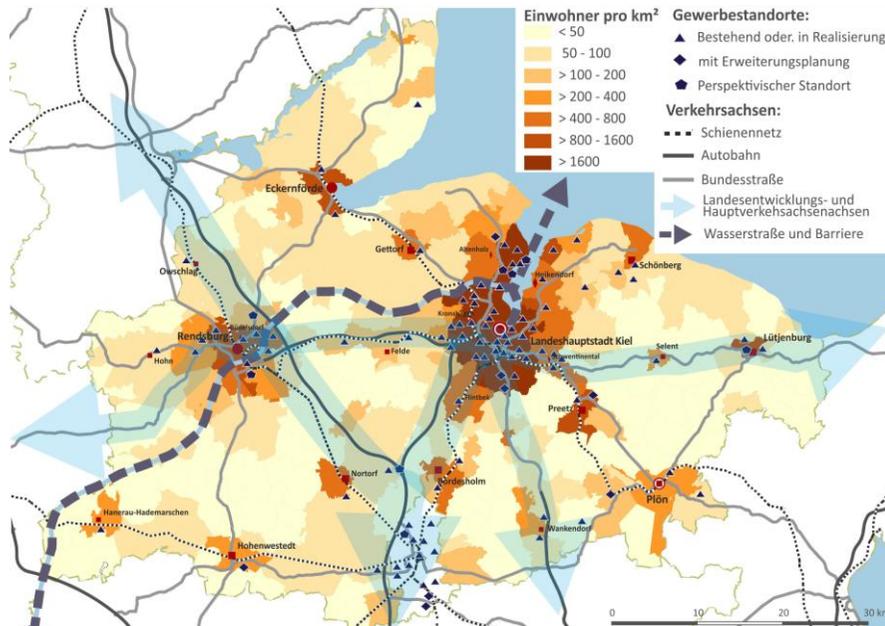
Die KielRegion verfügt mit einer polyzentralen Struktur über unterschiedliche Mobilitätsansprüche. Während sich im ländlichen Raum insbesondere Herausforderungen aus dem demographischen Wandel im Hinblick auf die Daseinsvorsorge ergeben, stehen im urbanen Raum die verkehrsbedingten Belastungen und Fragen der Flächenkonkurrenz im Vordergrund. Gleichzeitig können diese Aufgaben aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen speziell im Stadt-Umland-Verkehr nicht unabhängig voneinander gelöst werden. Beispielsweise ist die Bevölkerungszunahme in der Landeshauptstadt Kiel mit begrenzten zur Verfügung stehenden Wohnbauflächen verbunden. Eine zunehmende Ausweisung von Wohnbauflächen im Umland des Oberzentrums wird dadurch erforderlich sein, die zur weiteren Erhöhung der Stadt-Umland-Verflechtungen führen wird.

Im Gegensatz zur Landeshauptstadt Kiel und dem Umland, ist die Region teilweise mit planerischen Anforderungen durch eine rückläufige Bevölkerung konfrontiert. Die Kreise sind mit einer Vielzahl an Ämtern und Gemeinden auch durch kleinteilige Verwaltungsstrukturen geprägt. Der Infrastrukturerhalt und -ausbau sowie die Aufrechterhaltung von Daseinsvorsorge- und Nahversorgungseinrichtungen ist von zentraler Bedeutung und vor dem Hintergrund von belasteten Haushalten der Kommunen eine zunehmende Herausforderung.

Die Ausgangssituation der Mobilität in der KielRegion wurde differenziert nach Themenfeldern (Raumstrukturen, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Förderschiffahrt, Inter- und Multimodalität, Motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, Ruhender Kfz-Verkehr, Tourismus, Elektromobilität, Verkehrssicherheit, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) systematisch im Hin-

blick auf Stärken und Schwächen untersucht und im Zwischenbericht zur Bestandsanalyse dokumentiert.

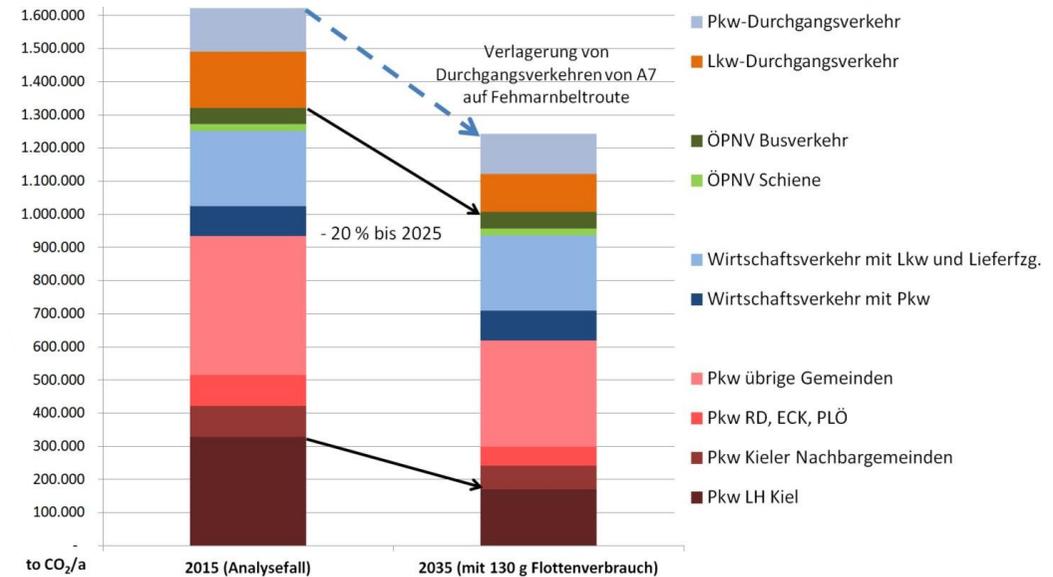
Abb. 1: Verkehrsachsen, Barrieren, Entwicklungsachsen, Einwohnerdichte und Gewerbestandorte in der KielRegion



Eine wichtige Grundlage zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens in der KielRegion ist die Mobilitätsbefragung SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen in Städten), die im Jahr 2013 durchgeführt wurde (vgl. Abb. 5). Da der Wohnort der Befragten erfasst wurde, lassen sich räumlich differenzierte Auswertungen ableiten (vgl. Abb. 6). Unterschiedliche Mobilitätsoptionen und Erreichbarkeiten haben auch einen zentralen Einfluss auf die Entfernungen, die die Bewohner*innen in den einzelnen Teilräumen der KielRegion täglich zurücklegen. Die Pkw-Fahrleistung ist eng mit den CO₂-Emissionen und anderen schädlichen Umweltauswirkungen verknüpft.

Insgesamt werden in der KielRegion im Analysejahr 2015 auf Straßen und Schienen 1,6 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestoßen (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Analysefall und CO₂-Trendentwicklung in der KielRegion



Ausgehend von dem Analysefall im Jahr 2015 bis zum Jahr 2035 ist für die CO₂-Trendentwicklung ohne regionale Maßnahmen zu erwarten, dass sich durch externe Faktoren die CO₂-Emissionen des Verkehrs durch effizientere Fahrzeuge und alternative Antriebe um ca. 20 % reduzieren. Für weitere CO₂-Reduzierungen bedarf es regionaler Maßnahmen, die mit dem Masterplan Mobilität definiert sind.

1.2 Die Ziele für die Region

In der KielRegion soll mit dem Masterplan eine 'Moderne Mobilität' entwickelt werden. Durch das Zielkonzept, das qualitative und quantitative Ziele beinhaltet, wird die strategische Ausrichtung des Masterplans definiert.

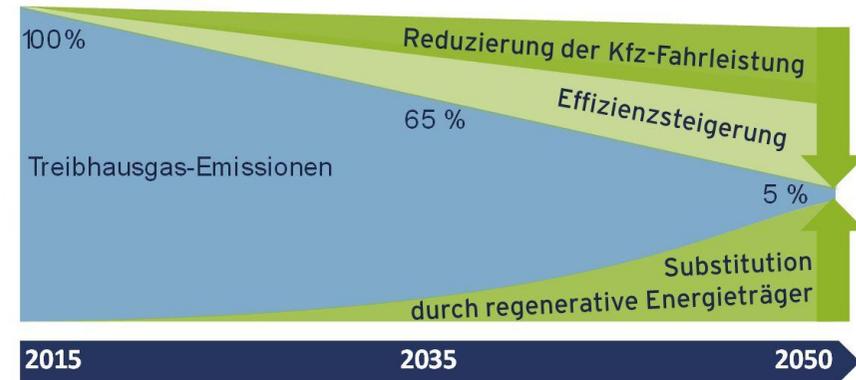
Die qualitativen Ziele des Masterplans gliedern sich in sechs Zielfelder. Die Zielfelder umfassen klima- und umweltfreundliche Mobilität, einen starken Mobilitätsverbund, eine hohe Lebensqualität, eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion, das Thema Nahmobilität und neue Mobilitätskultur sowie eine integrierte und kooperative Planung.

Abb. 3: Zielfelder des Masterplans Mobilität



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 wurden für die zweite Hälfte des Jahrhunderts Netto-Null Treibhausgasemissionen vereinbart.

Abb. 4: Ziel zur CO₂-Reduktion bis zum Jahr 2035 und 2050



Das quantitative Ziel des Masterplans Mobilität ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35 %. Die CO₂-Reduzierung entspricht einem jährlichen Rückgang um ca. 2 % und bedarf einer Reduktion der Kfz-Fahrleistung um insgesamt etwa 25 %. 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. Der Mobilitätsverbund umfasst den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV.

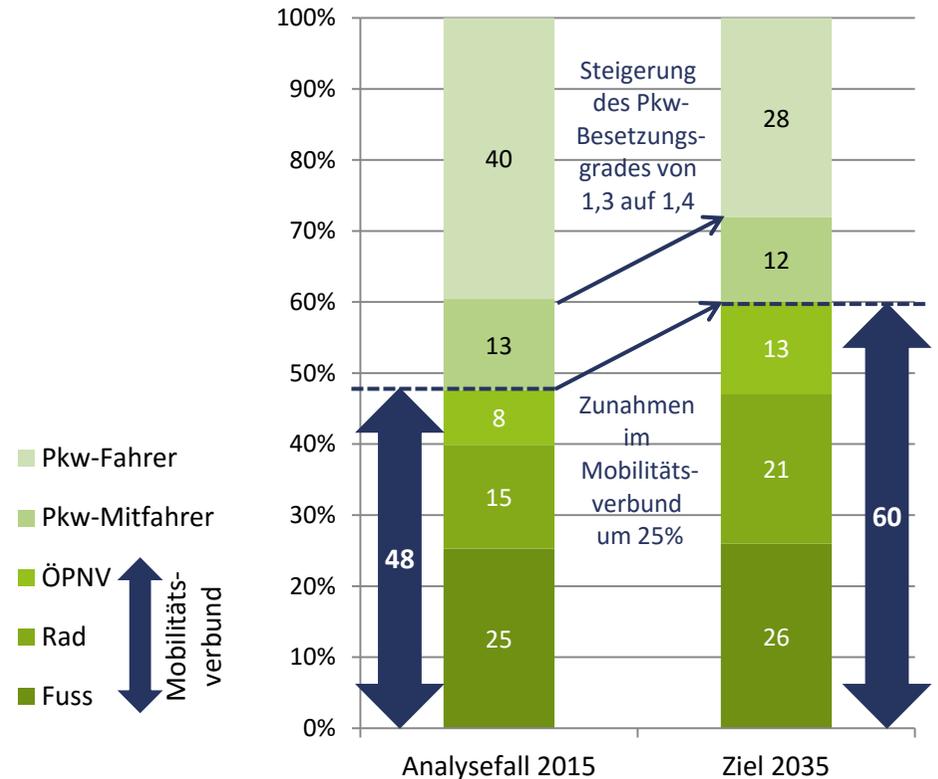
Mit der Umsetzung der qualitativen und quantitativen Ziele sind auch Synergien für folgende Bereiche in der Region möglich:

- 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 Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) bedeuten die Zielsetzungen eine Zunahme des Mobilitätsverbund-Anteils in der KielRegion von 48 % auf 60 % (Abb. 5). 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-Besetzungsgrades von 1,3 auf 1,4 notwendig.

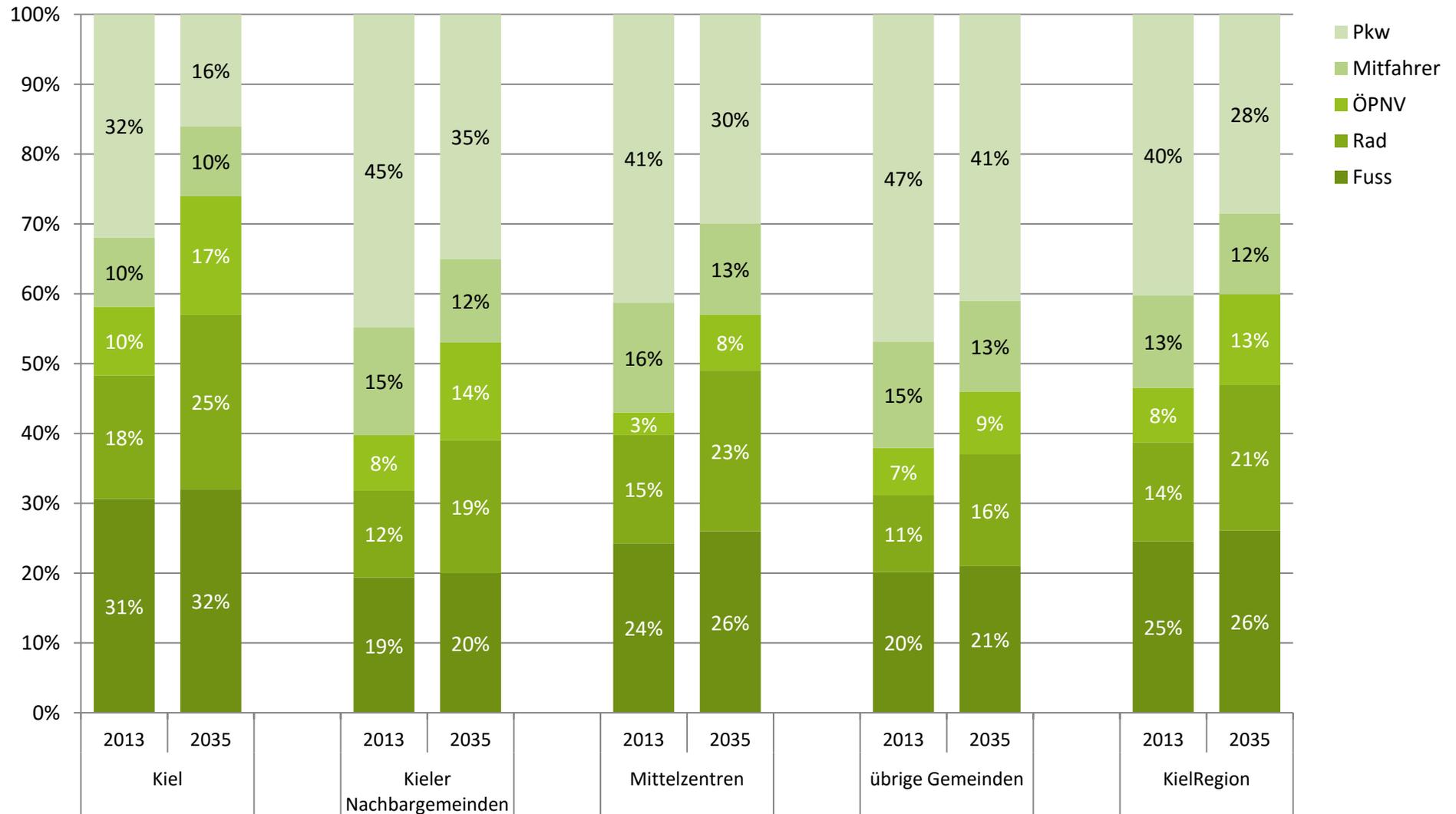
Die Zielsetzung muss allerdings regional differenziert werden, da die Voraussetzungen und Potenziale regional unterschiedlich sind (siehe Abb. 6).

Abb. 5: Ziel zur Modal Split-Veränderung bis zum Jahr 2035



Um die Ziele 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. 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.

Abb. 6: Modal Split (nach Anzahl der Wege) differenziert nach den unterschiedlichen Teilräumen der KielRegion



1.3 Potenziale in der KielRegion

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 wird der ÖPNV rund 125.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag in der Region befördern müssen. Weitere 150.000 Wege müssen mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß anstatt mit dem Pkw zurückgelegt werden oder sind durch eine Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads zu vermeiden.

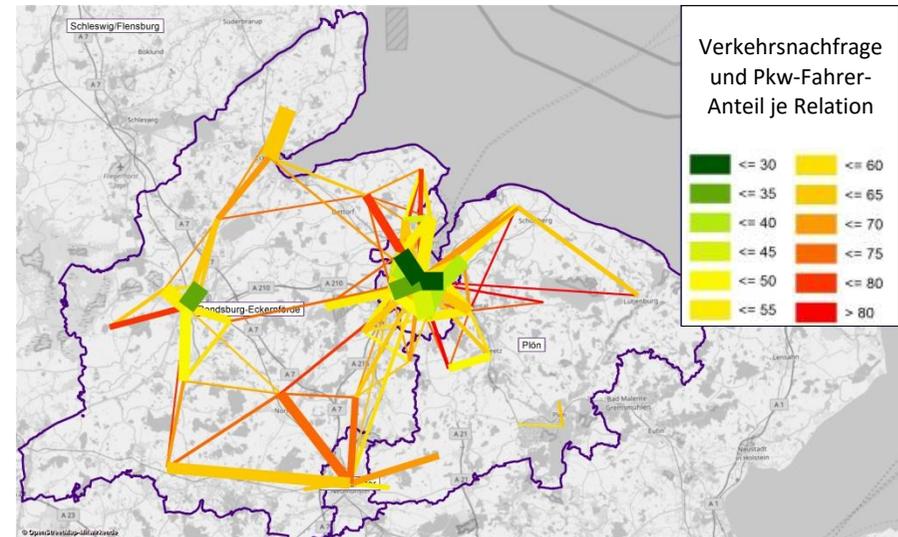
Zur Erreichung der festgelegten Ziele ist es daher wichtig zu identifizieren, wo Potenziale für die angestrebten Verlagerungseffekte bestehen. Im Rahmen des Masterplans wurde ein regionales Verkehrsmodell erstellt. Das Verkehrsmodell stellt ein ideales Werkzeug für quantitative Abschätzungen der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsentwicklungen sowie der Wirkungen von Maßnahmen und Handlungskonzepten dar.

Die stärksten Verflechtungen bestehen in der KielRegion demnach innerhalb von Kiel und zwischen Kiel und den Nachbargemeinden. Zwischen Kiel und den Nachbargemeinden werden teilweise weniger als 30 % aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Niedrige Pkw-Anteile gibt es auch zwischen Rendsburg und Büdelsdorf. Auf anderen Relationen wird ein sehr hoher Pkw-Fahrer-Anteil am Modal Split erreicht, da es wenig attraktive Mobilitätsalternativen gibt (vgl. Abb. 7).

Aus dem Kieler Osten und Norden in Richtung Kieler Innenstadt hat der ÖV einen 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 verlage-

rungspotenziale, wenn es gelingt ein attraktives Angebot bereitzustellen und zu vermarkten.

Abb. 7: Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe)



Das Verkehrsmodell kann in der KielRegion auch künftig für vergleichende Betrachtungen von Bau- und Verkehrsvorhaben im Hinblick auf deren verkehrliche Wirkung genutzt werden. Im Zusammenhang einer integrierten Planung kann das Verkehrsmodell 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.

2 Handlungsstrategien

2.1 Übersicht über die regionalen Handlungsstrategien

Ausgehend von der Potenzialanalyse wurden mögliche Handlungsstrategien entwickelt, die zur Erreichung der Ziele beitragen. Die Handlungsstrategien sind in vier Handlungsfelder gegliedert (vgl. Abb. 8) und umfassen insgesamt zwölf Themenfelder.

Abb. 8: Die vier Handlungsfelder ‚Moderner Mobilität‘



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, fördern die Gesundheit und schonen als nichtmotorisierte Mobilität 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 dem Handlungsfeld **ANFAHREN UND HANDELN** und den Strategien im Bereich des motorisierten Verkehrs wird zunehmend das Nutzen statt Besitzen im Vordergrund stehen, das Effizienz und Komfort mit sich bringt. Geteilte Mobilität wird so ein Teil des vernetzten Mobilitätsverbundes. Reibungslose Verbindungen sind das Ziel für die Wirtschaftsregion und werden gerade im Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger gewährleistet. Und verkehrsträgerübergreifend wird in Zukunft auf CO₂-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. Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit aktivieren die Umsetzung von Maßnahmen, bewerben Angebote und schaffen Akzeptanz für eine ‚Moderne Mobilität‘ in der Region. 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.

Abb. 9: Handlungsstrategien in Zahlen mit CO₂-Einsparpotenzialen



2.2 Regionale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität

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. 10). Zusätzlich sind fachspezifische Zuständigkeiten zu beachten, wie im Bereich der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Straßenbaulast. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt aktuell 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.

Die Bearbeitung von Mobilitätsthemen kann insbesondere bei den Städten, Ämtern und Gemeinden aufgrund mangelnder Ressourcen häufig nicht erfolgen. Es fehlen personelle Kapazitäten mit entsprechendem Knowhow sowie finanzielle Ressourcen.

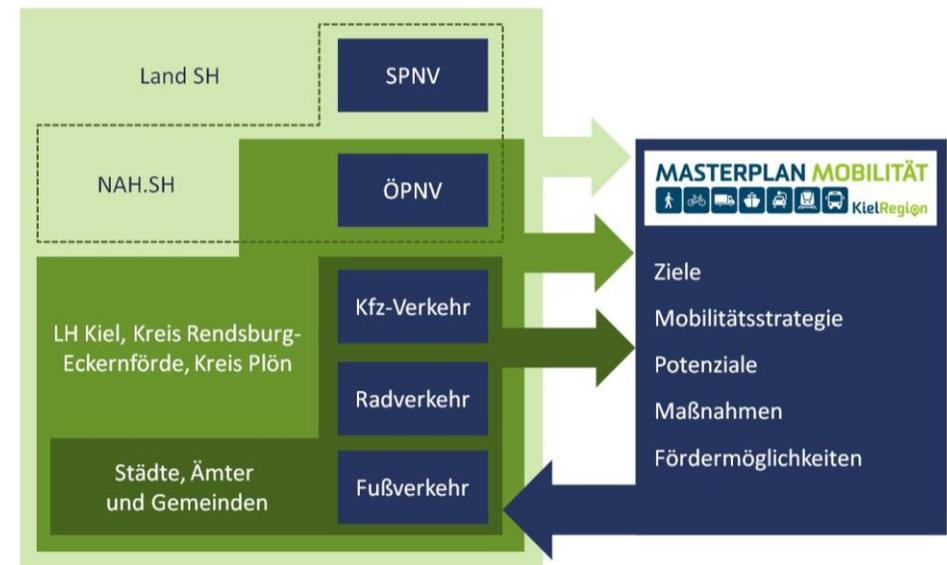
Über die unterschiedlichen Fachbereiche und Planungsebenen hinaus sind auch Politik, Verbände und ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen mit dem Thema Mobilität beschäftigt. Das Engagement ehrenamtlicher Mobilitätsinitiativen bringt neue Impulse und trägt insbesondere in Bereichen, die nicht wirtschaftlich betrieben werden können, zur Stärkung der lokalen Mobilität bei. Dieses Engagement erfordert Unterstützung und eine Kultur der Wertschätzung. Die Verbände vertreten gesellschaftlich relevante Interessen, die zu berücksichtigen sind, und tragen so zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots bei. Nicht zuletzt ist der Dialog mit den politischen Entscheidungs-

trägern der drei Gebietskörperschaften in der KielRegion zentrale Voraussetzung für die Umsetzung von Mobilitätslösungen.

Um ein tragfähiges Handlungskonzept mit dem Masterplan Mobilität zu erreichen, wurde der Prozess daher durch eine intensive Akteursbeteiligung begleitet. Gerade in der Umsetzung wird die Vernetzung und Kooperation aller Akteure weiter zentrale Aufgabe sein (vgl. Kapitel 4.2)

Die komplexen Strukturen der Zuständigkeits- und Entscheidungsstrukturen in der Region erfordern eine inhaltliche Schnittstelle zur Initiierung, Begleitung und Bearbeitung von Maßnahmen mit der Beteiligung aller relevanten Akteure (vgl. Kapitel 4).

Abb. 10: Zuständigkeitsbereiche für Mobilitätsthemen in der KielRegion



3 Maßnahmen für eine ‚Moderne Mobilität‘

Den Handlungsfeldern der regionalen Mobilitätsstrategie sind insgesamt 72 Maßnahmenvorschläge zugeordnet, die sich auf konkrete regionale Handlungsbedarfe beziehen. Die Umsetzung erfordert erhebliche Anstrengungen. Allerdings ergeben sich auch Synergien, so dass Investitionen in eine moderne Mobilität einen übergreifenden Mehrwert erzeugen.

3.1 Maßnahmenübersicht

Im Maßnahmenkonzept sind 21 Maßnahmen als Schlüsselprojekte klassifiziert, welche die tragenden Säulen des Masterplans Mobilität darstellen (siehe Abb. 11). Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen werden erforderliche Schritte eingeleitet, um die Ziele des Masterplans und damit eine ‚Moderne Mobilität‘ in der Region zu erreichen. Gleichzeitig wird mit der Umsetzung der Schlüsselprojekte auch die Grundlage für die Realisierung anderer Maßnahmen geschaffen.

Für 38 Maßnahmen wird die federführende Umsetzung in der Zuständigkeit des Regionalen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 4) liegen. Für die übrigen Maßnahmen sind im Wesentlichen andere Akteure zuständig. Die Maßnahmen zum Öffentlichen Personennahverkehr liegen beispielsweise überwiegend im Zuständigkeitsbereich der ÖPNV-Aufgabenträger. 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 sowie regional verankert werden.

Abb. 11: Übersicht über die Schlüsselprojekte im Maßnahmenkonzept



Für viele Maßnahmenansätze gibt es bereits Praxis-Beispiele, 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, diese Internetquellen sind im Endbericht zusammengestellt.

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

Abb. 12: Maßnahmenübersicht aus dem Masterplan Mobilität

		Maßnahmentitel im Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTIEGEN		Priorität	Schlüssel- projekt
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	■		

		Maßnahmentitel im Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN		Priorität	Schlüssel- projekt
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-/ Schiffahrt	B.3.1	Stärkung von Förde-Querverbindungen und Angebotsgestaltung	■ ■ ■		
	B.3.2	Ersatzbeschaffung von Fähren	■ ■ ■		
	B.3.3	Anleger werden zu Mobilitätsstationen	■ ■ ■		

		Maßnahmentitel im Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN	Priorität	Schlüssel- projekt
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 Kombierter 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	■ ■	

		Maßnahmentitel im Handlungsfeld INFORMIEREN UND ORGANISIEREN	Priorität	Schlüssel- projekt
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	■ ■ ■	

3.2 Maßnahmenbewertung

Die einzelnen Maßnahmen sind im Endbericht mit jeweils einem Steckbrief dargestellt und umfassen neben einer Beschreibung auch unterschiedliche Bewertungskriterien und Elemente:

- **Priorisierung** | Es sind drei Prioritätenstufen zugeordnet, die sich aus dem Wirkungsgrad der Zielerreichung ergeben. Eine besondere Bedeutung für die Zielerreichung haben Schlüsselprojekte. Sie sind für die Umsetzung des Masterplans Mobilität unerlässlich.
- **Empfehlung für den Zeitrahmen** | Für die Umsetzung der Maßnahmen werden Zeithorizonte in 5-Jahres-Intervallen abgegrenzt oder eine direkte Umsetzung gekennzeichnet.
- **Kostenklassen** | Eine Abschätzung des finanziellen Aufwands für die Umsetzung und der jeweilige Bezug, z. B. ob es sich um Kosten einer Einzelmaßnahme oder den regionalen Kostenaufwand handelt, wird in den Maßnahmensteckbriefen definiert.
- **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.
- **CO₂-Einsparpotenzial** | Die Bewertung des CO₂-Minderungspotenzials einer Maßnahme erfolgt überwiegend nach qualitativen Abgrenzungen. Dafür wurden quantitative CO₂-Minderungspotenziale von Einzelmaßnahmen auf die Realisierungsmöglichkeiten der regionalen Ebene übertragen und abgeschätzt.

- **Zielfelder sowie Wirkungen und Effekte** | Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf das Zielkonzept wird in den Steckbriefen über die Markierung der betroffenen Zielfelder dargestellt. Darüber hinausgehende Wirkungen werden ergänzend benannt.
- **Akteure und Zuständigkeiten** | Die in der Umsetzung zu beteiligenden Akteure werden dargestellt. Um eine Initiierung der Maßnahmen sicherzustellen, wird jeweils mindestens ein Akteur benannt, der die Maßnahme federführend umsetzt oder koordiniert.

Im Endbericht werden die verwendeten Signaturen und die quantitative Abgrenzung der Bewertungskriterien genauer beschrieben.

3.3 Maßnahmenbeispiele

Im Folgenden sind aus der Vielzahl von Maßnahmen die Steckbriefe von acht Schlüsselmaßnahmen exemplarisch aufgeführt:

A.3.1. Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung &

A.2.2 Regionales Radverkehrsnetz mit Alltagstauglichkeit

aus dem Handlungsfeld **ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN**

B.1.4 Einführung von vertakteten "RegioBussen" &

B.2.2 Etablierung von Mobilitätsstationen

aus dem Handlungsfeld **EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN**

C.2.1 Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes &

C.3.1 Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

aus dem Handlungsfeld **ANFAHREN UND HANDELN**

D.2.1 Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote &

D.3.1 Straßenraumgestaltung im urbanen Umfeld und in Zentren

aus dem Handlungsfeld **INFORMIEREN UND ORGANISIEREN**

Im Endbericht findet sich eine Zusammenstellung aller 72 Maßnahmensteckbriefe.

A.3.1

Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung

ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Integrierte Planung

Priorisierung



Zeitraumen



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)

Beispiele Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung KielRegion

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

Kosten



Kosten für die Durchführung eines gemeinsamen Workshops

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.

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

MASTERPLAN MOBILITÄT



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

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

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

A.2.2

Regionales Radverkehrsnetz mit Alltagstauglichkeit

ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN | Themenfeld: Regionaler Radverkehr

Priorisierung



Zeitraumen



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 zwischen-gemeindliche 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.



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

Pilote Zubringer-Radsysteme in Schönberg und in Bordesholm

Kosten



Kosten für Konzeption des Radverkehrsnetzes

Fördermöglichkeiten GVFG-SH

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

MASTERPLAN MOBILITÄT



Wirkungen und Effekte

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

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

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

B.1.4 Einführung von vertakteten "RegioBussen"

EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Starke Achsen

Priorisierung



Zeitraumen



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.



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

Kosten



Pro Jahr

Fördermöglichkeiten

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



Wirkungen und Effekte

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

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

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

B.2.2

Etablierung von Mobilitätsstationen

EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN | Themenfeld: Zubringer & Vernetzung

Priorisierung



Zeiträumen



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 Ausstattungsstandards 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 Mobilitätsstationen maßgeblich unterstützt. Mobilitätsstationen dienen als Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Mobilitätsverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel 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 Gemeindeentwicklung 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.



Beispiele

Konzept Mobilitätstationen für Kiel [61] | SWitchh Hamburg [62] | mobil.punkte Bremen [63] | einfach mobil Offenbürg [64] | Radstationskonzept Rendsburg | Bus & Rad Konzept, Mobil op'n Döörp [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



Wirkungen und Effekte

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

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume

C.2.1

Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes

ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr

Priorisierung



Zeitraumen



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 vereinzelt 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.



Fördermöglichkeiten

Akteure

LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden, KielRegion

Beispiele

StEP der Stadt Leipzig | Mobilitätsplan der Stadt Rostock

Kosten



Pro Jahr

MASTERPLAN MOBILITÄT



Wirkungen und Effekte

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

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

C.2.2 Verkehrsmanagementsystem, A.3.5 Verkehrsmodell

C.3.1

Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: CO₂-neutrale Antriebe

Priorisierung



Zeitraumen



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.

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]

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, Kommunalrichtlinie 2015/16, Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen

Akteure

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

MASTERPLAN MOBILITÄT



Wirkungen und Effekte

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

CO₂-Einsparpotenzial



Nur wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt wird

Schnittstellen und Bezugspunkte

C.3.5 Finanzieller Fördermittel, C.3.4 Klimaneutrale Fahrzeuge in Fuhrparks, vgl. Strategie CO₂-neutrale Antriebe

D.2.1

Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote

Informieren und Organisieren | Themenfeld: Mobilitätsmanagement

Priorisierung



Zeitraumen



Zusammenfassung

Die Ausweitung der kommunalen Beratungs-, Informations- und Testangebote trägt zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsnachfrage bei.

Bausteine

- Durchführung von kommunalen Mobilitätsmanagement Projekten in drei Pilotkommunen
- Erarbeitung eines übertragbaren Mobilitätsmanagement-Konzepts durch die KielRegion: Definition der Bestandteile im Fachplanungskreis
- Entwicklung von übertragbaren 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.

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



Wirkungen und Effekte

- Sensibilisierung der Akteure
- Aufbau von Knowhow
- Information
- Inter- und Multimodalität
- Gesundheitsförderung
- zielgruppenorientierte Angebote
- Effizienz in der Auslastung vorhandener Angebote

CO₂-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

D.3.1 Straßenraumgestaltung im urbanen Umfeld und in Zentren

Informieren und Organisieren | Themenfeld: Verkehrssicherheit

Priorisierung



Zeitraumen



Zusammenfassung

Kontinuierliche Straßenraumgestaltung 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)

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

Kosten



Gesamtaufwand

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 Straßenraumgestaltung 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.

Fördermöglichkeiten

Akteure

LBV, Gebietskörperschaften, Ämter, Städte und Gemeinden



Wirkungen und Effekte

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- lebendige Orte
- Barrierefreiheit
- Erreichbarkeit

CO₂-Einsparpotenzial



Schnittstellen und Bezugspunkte

D.3.3 Geschwindigkeitsreduzierungen,
 A.3.1 Mobilität als Planungsgrundsatz,
 A.3.5 Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells

4 Regionales Mobilitätsmanagement

Der Masterplan Mobilität war von Beginn darauf ausgerichtet, handlungsorientiert die Möglichkeiten zur Umsetzung und damit auch Empfehlungen für regionale Planungsstrukturen darzustellen. Damit werden 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 Zuständigkeiten und/oder keine ausreichenden Ressourcen gab. Zudem endet Mobilität nicht an den Gebietsgrenzen.

Durch die Einrichtung eines Regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH werden bestehende Organisationsstrukturen genutzt. Als zweites Aufgabenfeld neben dem Regionalmanagement wird mit dem Regionalen Mobilitätsmanagement bei der KielRegion GmbH zunächst die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen sichergestellt.

4.1 Aufgabenbereiche

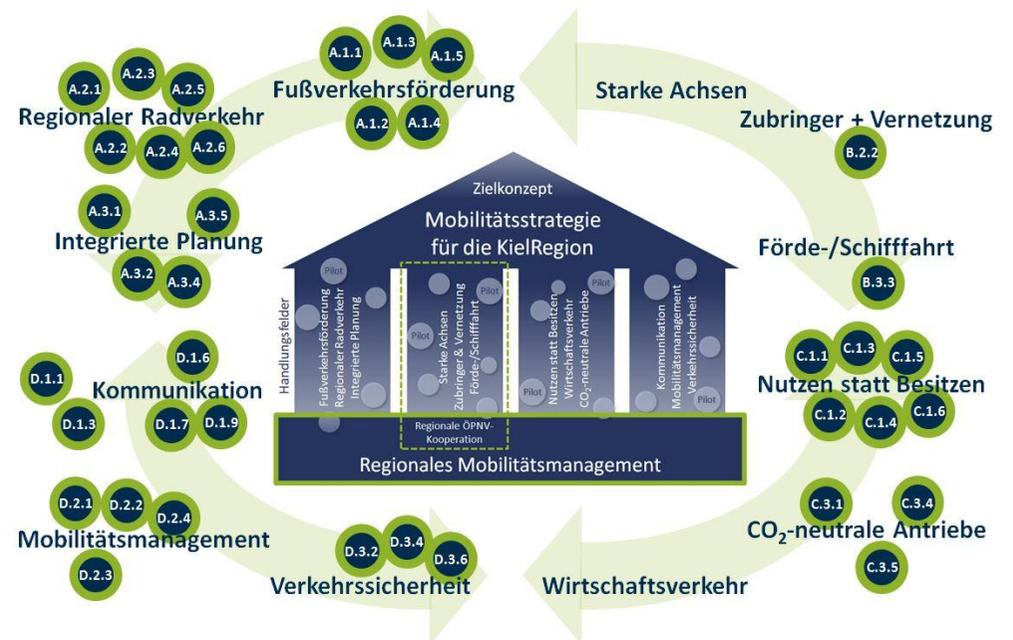
Das Regionale Mobilitätsmanagement wird die Aufbereitung von Fördermöglichkeiten, eine Beratungsfunktion und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen. Eine zentrale Aufgabe besteht in der Aktivierung und Vernetzung der vielen unterschiedlichen Akteure in der Region (vgl. Kapitel 4.2). Neben diesen kommunikativen und koordinierenden Funktionen, sind die Umsetzung von (regionalen) Maßnahmen, die Prozessevaluation sowie die Anwendung des Verkehrsmodells vorgesehen.

Das Regionale Mobilitätsmanagement muss strukturell in die Verwaltungsabläufe der Gebietskörperschaften eingebunden sein. Eine enge Zusammenar-

beit und regelmäßige Abstimmung zwischen dem Regionalen Mobilitätsmanagement und den ÖPNV-Aufgabenträgern wird als unbedingt erforderlich angesehen, da der Mobilitätsverbund nur durch eine integrierte Vorgehensweise nachhaltig gestärkt werden kann.

Im Maßnahmenkonzept wurden 38 Maßnahmen identifiziert, die durch das Regionale Mobilitätsmanagement umgesetzt oder begleitet werden sollen (vgl. Abb. 13).

Abb. 13: Dem Mobilitätsmanagement zugeordnete Maßnahmen



Um eine Verstetigung des Regionalen Mobilitätsmanagements über die Dauer einer zwei- bis dreijährigen Förderung hinaus sicherzustellen, sollten bereits parallel zu dieser Phase die Möglichkeiten geprüft und politisch beraten werden.

4.2 Knowhow & Vernetzung

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 (vgl. Kapitel 2.2) 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 Akteursbeteiligung ist daher auch für die Umsetzungsphase von zentraler Bedeutung. Um die komplexen Zuständigkeiten und Akteure einzubeziehen sowie die inhaltliche Abstimmung im Bereich Mobilität zu ermöglichen, wurden unterschiedliche Beteiligungsgremien entwickelt. Im Umsetzungsprozess liegt die Zuständigkeit für die Vernetzung der Akteure beim Regionalen Mobilitätsmanagement, das entsprechend zu den Gremien einlädt.

Projektteam

Besetzt ist das Projektteam des Masterplans durch den Kreis Plön, den Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel, die NAH.SH und die Landesplanung. Die fachliche Expertise aus dem Projektteam ist für die Umsetzung von zentraler Bedeutung, auch um die strategische Ausrichtung in der Umsetzung weiterzuführen. Mit der Aufrechterhaltung des Projektteams ge-

stalten die Projektpartner weiterhin auch den Umsetzungsprozess und verschiedene fachliche Perspektiven werden gebündelt.

Fachplanungskreis

Die kommunale Ebene wird in regelmäßigen Abständen zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen in den Fachplanungskreis eingeladen. Mit der fortlaufenden Beteiligung der Städte, Ämter und Gemeinden wird die fachliche Beratung gewährleistet und der Erfahrungsaustausch untereinander angeregt. Dies kann auch zur Aktivierung der Akteure beitragen.

Projektbeirat

In den Projektbeirat werden die Politik und verkehrspolitisch relevante Akteure eingeladen, um die Information und Rückkopplung zu gewährleisten. Für die Umsetzung des Masterplans wird eine intensive, verbindliche und kontinuierliche Beteiligung der Politik angestrebt. Nach Möglichkeit soll so im Projektbeirat eine regionale Vorabstimmung erreicht werden.

Die Beteiligung von Akteuren soll außerdem zielgerichtet oder projektbezogen erweitert werden, wenn dies für die fachliche Einbindung relevant ist oder Interesse an Umsetzungs Kooperationen besteht.

5 Ausblick

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.

Der Masterplan Mobilität hat die Region bereits in Bewegung gesetzt. Mit der Fertigstellung des Konzepts hat der Weg zu einer ‚Modernen Mobilität‘ aber erst begonnen. 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.

Um das Ziel zu erreichen, bedarf es aber insbesondere auch:

- 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‘.

Weitere Informationen zum Umsetzungsprozess und zu aktuellen Entwicklungen erhalten Sie beim:

Regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion GmbH

Fraunhofer Str. 2

24118 Kiel

Tel: 0431 - 53 03 55 - 0

Fax: 0431 - 53 03 55 29

E-Mail: mobil@kielregion.de

Website: www.kielregion.de/mobil

KielRegion

