



Modellvorhaben

„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Bewerbungsfrist: Freitag, 18. September 2015

Hinweis: Bitte beschränken Sie bei der Beantwortung der Fragen die Textmenge auf die jeweils angegebenen Werte!

Notwendige ergänzende Informationen können Sie in Anlagen beifügen.

Bewerber

| | |
|------------------------|---|
| Name des Landkreises | Plön |
| Kreisschlüssel | Kreis Plön – 01057 |
| Bundesland | Schleswig-Holstein |
| Ansprechpartner/in | Thorsten Bents für den Kreis Plön |
| Anschrift | Hamburger Straße 17/18 in 24306 Plön |
| Telefon / Fax / E-Mail | 04522-743 321 / FAX: 04522-743-95-321 / thorsten.bents@kreis-ploen.de |

Modellvorhaben

„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Bewerbungsfrist: Freitag, 18. September 2015

Hinweis: Bitte beschränken Sie bei der Beantwortung der Fragen die Textmenge auf die jeweils angegebenen Werte!

Notwendige ergänzende Informationen können Sie in Anlagen beifügen.

Bewerber

| | |
|------------------------|---|
| Name des Landkreises | Rendsburg-Eckernförde |
| Kreisschlüssel | 01058 |
| Bundesland | Schleswig-Holstein |
| Ansprechpartner/in | Dr. Martin Kruse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde |
| Anschrift | Kaiserstr. 8 in 24768 Rendsburg |
| Telefon / Fax / E-Mail | 04331-202 476 / FAX: 04331-202 574 / martin.kruse@kreis-rd.de |

A. Darstellung des Ist-Zustands

A.1 Eckdaten zur Region

| | |
|---|--|
| Abgrenzung der Modellregion (zugehörige administrative Einheiten), Anzahl der Gemeinden | Die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön bewerben sich als gemeinsame Modellregion mit 250 Städten und Gemeinden. Die Landeshauptstadt Kiel und die kreisfreie Stadt Neumünster unterstützen die Bewerbung als Kooperationspartner. |
| Fläche in km ² , Einwohner (Stand 31.12.2013) und Bevölkerungsdichte in EW/km ² | In den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde leben auf einer Fläche von knapp 3.270 km ² über 390.000 Menschen. Die Bevölkerungsdichte ist mit etwa 123 EW/km ² in den beiden Kreisen nahezu gleich hoch. |

→ Bitte fügen Sie den Anlagen eine Kreiskarte bei

| Verteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen (in %) zum Zeitpunkt 31.12.2013 und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in diesen Gruppen | Bis unter 10 Jahre | 10 bis unter 18 Jahre | 18 bis unter 45 Jahre | 45 bis unter 65 Jahre | 65 bis unter 75 Jahre | 75 Jahre und älter |
|---|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| | 31.12.2013 | 8 | 9 | 28 | 32 | 13 |
| Prognose für 2030 | 8 | 7 | 26 | 31 | 14 | 14 |

A.2 Skizzieren Sie den Ist-Zustand im Bereich ÖPNV und beachten Sie folgende Punkte

Der 3. Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Plön hat eine Gültigkeitsdauer von 2013 bis 2017. Auf Basis der dort formulierten verkehrspolitischen Ziele des Kreises, werden die Leitplanken für die Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV im Kreisgebiet gesetzt. Der Aufbau eines integralen Taktfahrplans und die Integration der Schülerbeförderung ist z.B. ein zukunftsweisender, wenn auch nur langfristig umsetzbarer Ansatz für die Neuausrichtung des ÖPNV. Im Kreis Plön verkehren 56 Buslinien, von denen 25 Linien in die angrenzenden Städte bzw. Kreise führen. Drei der kreisgrenzübergreifenden Linien berühren jeweils zwei angrenzende Städte bzw. Kreise. 14 Buslinien, also ein Viertel der Buslinien führen von bzw. nach Kiel und dokumentieren die starke verkehrliche Verflechtung mit der Landeshauptstadt. Zusätzlich bedient die täglich verkehrende Fernbuslinie der Autokraft (Eckernförde – Kiel – Lübeck – Berlin) auch die Städte Preetz und Plön. Davon sind 34 Linienkonzessionen an das kreiseigene Unternehmen, Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP), vergeben. Eine Direktvergabe der derzeit erbrachten öffentlichen Personenverkehrsleistung in Höhe von 4.700.000 km an die VKP ist zum 18.12.2016 im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 beabsichtigt. Entsprechend soll die Harmonisierung der Linienkonzessionen an die Laufzeit der Direktvergabe (10 Jahre, bis Ende 2026) angepasst werden; zurzeit reichen die Laufzeiten bis in das Jahr 2023. Es ist vorgesehen, die Möglichkeiten von Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch neue, flexible Bedienungsformen durch eine „Potentialstudie für einen bedarfsorientierten ÖPNV im Kreis Plön“ zu untersuchen. Zu den Bahnstrecken:

- Kiel-Lübeck. Länge 80km, davon 30km im Kreisgebiet mit den Haltepunkten Kiel-Elmschenhagen, Schwentimental, Preetz, Ascheberg und Plön.
- Kiel - Schönberger-Strand (historischer Eisenbahnbetrieb und Sonderfahrten). Länge 26 km, davon 17 km im Kreis. Stationen in Schönkirchen, Trensahl, Probsteierhagen, Schönberg, Stakendorf, Schönberger Strand. Das Land Schleswig-Holstein plant, diese Bahnstrecke für den regulären Schienenpersonennahverkehr, mit zusätzlichen Haltepunkten, zu reaktivieren.
- Neumünster – Ascheberg. Länge 25,5 km, davon 22 km im Kreis. Stillgelegt, es ist aber keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgt.

Kreis Rendsburg-Eckernförde: Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat 2013 – nach dem ersten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) 1997 – seinen zweiten Plan vorgelegt, der eine Laufzeit bis 2017 besitzt. Dieser bildet den Rahmen für die Weiterentwicklung des sog. „übrigen ÖPNV“. Die Busverkehre im Kreis Rendsburg Eckernförde können nach zwei Kriterien unterschieden werden, auf der einen Seite die Regionalverkehre, die den gesamten Kreis erschließen und die Stadt- und Stadt-Umlandverkehre, die in den Bereichen Kiel, Neumünster, Rendsburg und Eckernförde verkehren. Im Bereich Kiel werden die Umlandgemeinden durch 14 Buslinien mit der Stadt Kiel verbunden. Im Wirtschaftsraum Rendsburg gibt es 15 Stadtverkehrslinien, die auch das Umland mit erschließen. Die Stadt Eckernförde besitzt vier Linien im Stadtverkehr, die auch Teile der Umlandgemeinden mit bedienen. Alternative Bedienformen im Kreisgebiet gibt es derzeit zwei: Ein Anruflinientaxi, das im Gemeindebereich Flintbek den Ortsteil Kleinflintbek erschließt und eine im Jahr 2014 konstituierte BürgerBusinitiative in den Gemeinden Bünsdorf, Haby, Holtsee und Sehestedt. Zum SPNV: Der Kreis verfügt über 4 Bahnlinien die durch den Kreis führen. Es gibt 17 Haltepunkte im Kreis: Bordesholm, Flintbek, Nortorf, Rendsburg, Owschlag, Hohenwestedt, Beldorf, Hademarschen, Gokels, Beringstedt, Osterstedt, Aukrug, Wasbek, Felde, Gettorf, Eckernförde, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek, Schülldorf und Rieseby

Alle weiteren Informationen befinden sich in den in der Anlage befindlichen RNVP. Siehe Anlagen A und B



A.3 Kartografische Darstellung hinsichtlich der Infrastrukturen zur Daseinsvorsorge in den kreisangehörigen Gemeinden in der Modellregion (jeweilige Art sowie Trägerschaft und jeweilige Standorte der jeweiligen Einrichtungen), soweit die Informationen und Daten vorliegen bzw. ohne größeren Aufwand beschafft werden können. Wir bitten um Angaben folgende Einrichtungen:

- a) Bildung und Freizeit (Kindertagesstätten, Grundschule, Weiterführende Schule, Sport- und Kulturzentren etc.). Angabe der Laufzeit der aktuellen Schulentwicklungsplanung. Informationen zu gefährdeten KiTa- und Schulstandorten.
- b) Gesundheit (Apotheken, Allgemeinmediziner und Fachärzte, Krankenhäuser, ambulante/mobile und stationäre Pflegeeinrichtungen etc.)
- c) Versorgung (Bank, Bäcker, Fleischer, Lebensmittel)

Zudem sollten die zentralörtlichen Funktionen der jeweiligen Gemeinden und Ortsteile erläutert werden.

→ Siehe Anlage A.3

A.4 Skizzieren Sie den Ist-Zustand im Bereich Kooperationen und Netzwerke und beachten Sie folgende Punkte

In den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sind vielfältige Ansätze bürgerschaftlichen Engagements sowie ein ausgeprägtes Vereinsleben vorhanden. Auch mit den (ELER-geförderten) Aktivregionen stehen kleinräumige Netzwerke zur Verfügung, die sich den Zukunftsfragen des ländlichen Raumes aktiv stellen. Folgende Projekte existieren bereits im Kreis Rendsburg-Eckernförde:

- „Zukunftsstrategie Daseinsvorsorge für die Gemeinden des Amtes Hüttener Berge“
- Arbeitskreis bürgerschaftliches Engagement im Kreis Rendsburg-Eckernförde unter Mitwirkung des Kreises, Diakonie, VHS, Kreisfeuerwehrverband, Brück e. V. und Kreissportverband
- Projekte der AktivRegionen Eider- und Kanalregion Rendsburg, Mittelholstein zum Themenschwerpunkt Nachhaltige Daseinsvorsorge und der AktivRegion Hügelland am Ostseestrand zu den Themenzielen Soziales – Leben und Wohnen – Sport – Gesundheit, Wegebau, Tourismus und Kultur

Folgende Projekte existieren bereits im Kreis Plön:

- Schusteracht - Die Entwicklung von Preetz Stadt & Land zu einem Natur- und Kulturerlebnisraum ist eines der Leitbilder der Ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE, quasi der Vorgänger der AktivRegionen). Das Projekt lief von 2001 bis 2007.
- Ländliches Kultur-, Bildungs- und Erlebniszentrum Hof Viehbrook in Rendswühren als Leuchtturmprojekt der AktivRegion Schwentine Holsteinische Schweiz
- Das gemeinsam mit der AktivRegion Ostseeküste umgesetzte Leuchtturmprojekt „Kirchenrouten“ – Projektträger Ev.-Luth. Kirchenkreis Plön-Segeberg, der mit dem Kooperationsprojekt „Kirchenrouten“ seine Kirchen in den vier AktivRegionen „Ostseeküste“, „Schwentine – Holsteinische Schweiz“, „Holsteins Herz“ und „Alsterland“ über ein ausgeschildertes Radroutennetz verbunden hat.
- Die „Integrierte Entwicklungsstrategie“ (IES) für die LGA AktivRegion.
- Die beiden Interreg 4 A Projekte.: A) Freiwilligenzentrum im Kreis Plön - Mit dem Freiwilligenzentrum wird eine Anlaufstelle für alle Belange rund um das Thema ehrenamtliches bzw. bürgerschaftliches Engagement und Freiwilligenarbeit im Kreis Plön geschaffen. B) Projekt zum Thema „Demenz“ der AWO mit einem dänischen Partner.

Darüber hinaus haben die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel 2008 die KielRegion GmbH als gemeinsame Gesellschaft zur Förderung der Zusammenarbeit in der Region gegründet. Die Gesellschaft ist erfahrener Träger von Regional- und Konzeptentwicklungsprozessen und erprobt in der Projektarbeit mit den unterschiedlichsten regionalen Akteuren. Das 2013 von den drei Gebietskörperschaften verabschiedete Regionale Entwicklungskonzept für die KielRegion (REK) legt gemeinsame Entwicklungsziele fest und bestimmt Maßnahmen zu ihrer Erreichung. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist Hauptaufgabe des Regionalmanagements (RM), das bei der KielRegion GmbH angesiedelt ist. Partner des RM sind neben den drei Gebietskörperschaften und deren Wirtschaftsförderungen, die IHK zu Kiel, die Unternehmensverbände Mittelholstein und Kiel, die Kreishandwerkerschaften Rendsburg-Eckernförde, Kiel und Ostholstein/Plön, der DGB KERN-Region, die Arbeitsagenturen Neumünster und Kiel und die Förde Sparkasse. Im Februar 2015 haben sich die Gremien der KielRegion dafür ausgesprochen einen „Regionalen Masterplan Mobilität“ im Rahmen eines Klimaschutzteilkonzeptes zu erstellen. Es ist vorgesehen das RM federführend mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Region zu beauftragen. Die Stadt Neumünster wirkt an der Konzepterstellung aufgrund ihrer intensiven verkehrlichen Verflechtung mit der KielRegion mit.



A.5 Bitte machen Sie – falls auf Ihre Region zutreffend – Angaben über **bisherige vom Bund geförderte Projekte bzw. Teilnahmen an Modellvorhaben** aus den Daseinsvorsorgebereichen Bildung und Freizeit, Gesundheit, Versorgung sowie dem Mobilitätsbereich und/oder demografischer Wandel. Gehen Sie dabei auf das Thema, die Projektlaufzeit, die Finanzmittel und die Fördermittelgeber ein und beschreiben die erfolgten Umsetzungen

→ Siehe Anlage A.5

B. Darstellung des geplanten Vorhabens

B.1 Angaben zum Projektmanagement

Die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön beteiligen sich als Einzelkommunen mit ihren Fachabteilungen sowohl personell als auch mit Raum- und Sachressourcen an dem Projekt. Die Einbindung der Oberzentren Kiel und Neumünster als Kooperationspartner ist dabei besonders sinnvoll, da sie hinsichtlich der Verkehrsverbindungen und der Infrastruktureinrichtungen eng mit den umgebenden Kreisen verflochten sind. Der Gesamttraum weist sowohl dichter besiedelte Bereiche um die Oberzentren als auch sehr dünn besiedelte abgelegene Bereiche im ländlichen Raum auf und stellt damit auch unterschiedliche Anforderungen an die Sicherung von Mobilität und Versorgung.

Die Erarbeitung des MV erfolgt in einem partizipativen Prozess. Die **Projektleitung** ist für die Koordination der einzelnen Arbeitsschritte verantwortlich, sorgt für die Beteiligung der mitwirkenden Akteure, sichert den Informationstransfer durch Dokumentation der Prozesse und Arbeitsergebnisse für die Kooperationspartner und gegenüber dem Auftraggeber. Gemeinsam mit einem **Projektteam**, das aus Vertretern der Gebietskörperschaften und der Landesplanung besteht, übernimmt die Projektleitung die Abstimmung mit dem externen Gutachter, der schwerpunktmäßig für die fachanalytische Unterstützung des MV zuständig ist.

Das Projektteam koordiniert die Information und Beteiligung der politischen Gremien und die Zusammenarbeit mit dem Projektteam zum Masterplan Mobilität. Der **begleitende Projektbeirat** unterstützt die Projektsteuerung, überprüft die strategische Ausrichtung und besteht aus dem Projektteam sowie Fachleuten aus den Bereichen Daseinsvorsorge und Mobilität; bei entsprechendem Projektstand werden Experten zur Bürgerbeteiligung und anderer Fachbereiche hinzugezogen.

Zeitplan

| | |
|-------------------|--|
| 12/2015 | Erarbeitung der Beschreibung für die Gutachterleistung |
| 01-03/2016 | Projektstart, Vergabe der Gutachterleistung |
| 04/2016 | Regionalkonferenz zum Auftakt |
| 04/2016 – 04/2017 | Konzepterarbeitung zur Mobilität und Versorgung mit Beteiligungsverfahren (Workshops etc.) |
| 05/2017 | Regionalkonferenz Daseinsvorsorge |
| 05/2017 – 05/2018 | Umsetzung eines Pilotprojektes |
| 05/2018 | Regionalkonferenz zum Abschluss (Ergebnisse und Legacy) |

B.3 Stellen Sie den Kosten- und Finanzierungsplan dar unter Berücksichtigung folgender Aspekte

- Aufstellung einer Kostenkalkulation für das eigene Projektmanagement, Veranstaltungen o.ä., für die Beauftragung Dritter und für mögliche Investitionen in ein konkretes, mit der Bewerbung vorgeschlagenes Projekt
- Darstellung von Eigenanteilen der Region bei der Durchführung des Modellvorhabens (personell, finanziell, wofür, durch wen)

→ siehe Anlage B.3



Antwort für B.2 (Konzept Ihrer Modellregion)

Arbeitspaket 1: Projektmanagement und Querschnittsaufgabe regionale Öffentlichkeitsbeteiligung **(Projektleitung / 2016-2018)**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit und Politik sowie die Gewährleistung der Kommunikation zwischen den Projektpartnern ist zentrale Aufgabe in AP 1. Stehen zunächst die Einbindung und Abstimmung der Rahmenbedingungen der politischen Gremien im Mittelpunkt, so wird im Laufe des Projektes die zielgruppenspezifische Ansprache der konkreten Nutzergruppen in den Kreisen wichtiger. Auch die Projektsteuerung und Abstimmung der Arbeitspakete, Erarbeitung und Bereitstellung der zielgruppenspezifischen Ergebnisse in verschiedenen Kommunikationsmedien (Broschüre, Webseite) und die Vorbereitung der Regionalkonferenzen sind Aufgaben im AP 1.

Arbeitspaket 2: Identifizierung potentiell geeigneter Versorgungszentren und Kooperationsräume **(Projektleitung und externe Vergabe / 2016)**

Kern des Modellprojektes ist ein intensiver Analyse- und Kommunikationsprozess, um auf Seiten der Gemeinden für eine Zustimmung zum Kooperationsraumansatz zu werben, Mitwirkungsbereitschaft zu erzielen und eine gute Passfähigkeit vom Kooperationsraumansatz und bestehendem zentral-örtlichen Konzept der Landesplanung zu erreichen. In der Modellregion sind alle Ebenen des Zentralen-Orte-Systems als Rückgrat einer abgestuften Versorgung mit Gütern, Dienstleistungen und Infrastrukturen der entsprechenden Verflechtungsbereiche vorhanden. Außerhalb der zentralen Orte, insbesondere in dünnbesiedelten ländlichen Räumen, ist die Versorgung mit zentralörtlichen Einrichtungen in der Fläche und die Bedienung durch ÖV-Angebote häufig nicht ideal. Hier können nicht-zentrale Gemeinden einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung leisten, wo Angebote der Daseinsvorsorge gebündelt sind und Verbindungsschnittstellen zu ÖV-Verbindungen in die höher stufenden zentralen Orte vorgehalten werden. Der hier gültige Regionalplan weist nicht-zentrale Gemeinden aus, die ergänzende überörtliche Versorgungsfunktionen für den ländlichen Raum erfüllen. Im Rahmen des MV werden diese Gemeinden untersucht und geprüft, ob ggfs. weitere Gemeinden erforderlich sind, um die Versorgungslage und Erreichbarkeitsverhältnisse in ländlichen Räumen zu verbessern. Hier setzt das Vorhaben an.

Es sollen die Gemeinden in den Kreisen identifiziert werden, die sich für die Umsetzung des Kooperationsraumansatzes nach dem Vorbild des Kreises Nordfriesland eignen, um die Versorgung der ländlichen Teile in Bezug auf Angebote der Daseinsvorsorge und ihre Erreichbarkeit zu verbessern. Um die Eignung der Kooperationsräume differenziert bewerten zu können, werden Kriterien und Bewertungsregeln entwickelt, die bei der konkreten Untersuchung der einzelnen Teilräume in der Anwendung praktisch erprobt werden sollen.

Im Rahmen der Antragstellung hat bereits eine Voruntersuchung der Angebote der Daseinsvorsorge in der Modellregion stattgefunden. Diese soll in AP 2 vervollständigt, vertieft und aktualisiert werden. Dabei werden die folgenden Infrastrukturbereiche berücksichtigt:

- (Nah-)Versorgung (z. B. Einzelhandel, Wasserversorgung)
- Gesundheit (z. B. integrierende medizinische Versorgung, Rettungswesen)
- Bildung (z. B. Kinderbetreuung, Schule)
- Freizeit (z. B. kulturelle Einrichtungen, bürgerschaftliches Engagement)

Weitere Untersuchungen zu Sonderthemen der Daseinsvorsorge sollen nach aus sich während der Projektdurchführung sichtbaren Bedarfen realisiert werden.

Als erster Schritt sind die Gemeinden und Ortsteile zu bestimmen, die neben den bereits etablierten zentralen Orten über ein gutes Angebot von Einrichtungen der Daseinsvorsorge verfügen. Ihre Eignung als Versorgungszentrum eines potentiellen Kooperationsraumes hängt nicht nur von der Angebotsqualität ab, sondern bestimmt sich entscheidend durch die Kooperationsbereitschaft der Gemeinden und die Wahrnehmung der Versorgungslage durch die Bevölkerung. Diese sollen im zweiten Schritt erfasst werden. Sowohl bei den in Frage kommenden

Versorgungszentren als auch bei den zu versorgenden Nachbargemeinden muss erfragt werden, ob eine Bereitschaft besteht, sich als Kooperationsraum aufzustellen. Bei der Bevölkerung muss in Erfahrung gebracht werden, ob durch den Kooperationsraumansatz eine Verbesserung von Versorgungslage und Erreichbarkeit erzielt werden kann.

Die Herausforderung besteht darin, die unterschiedlichen Akteure adäquat einzubeziehen und über die Grenzen der Gebietskörperschaften - und damit auch über die individuellen kommunalen Bedarfe - hinweg, die Herausbildung eines Problembewusstseins und Handlungsbedarfs zu unterstützen. Verschiedene Partizipations- und Beteiligungsformen sollen zum Einsatz kommen. Neben der Beteiligung (benachteiligter) Nutzergruppen sind kommunale Workshops und thematische Foren angedacht. Aber auch die Möglichkeiten der Onlinebeteiligungen sind kreativ auszuschöpfen. Vorbildfunktion übernehmen Ansätze des Needs Assessments, die entwickelt wurden, um bestehende Versorgungsdefizite abzuschätzen und Bedarfslagen von Nachfragern zu ermitteln. Zudem soll geprüft werden, in welchen Bereichen der Kooperationsraumansatz das Zentrale-Orte-System in den Kreisen ergänzen kann und wie eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Versorgungszentren und zentralen Orten aussehen könnte. Bei diesem Prüfschritt ist immer mitzudenken, wie dicht ein Netz aus nicht-zentralen und zentralörtlichen Versorgungszentren beschaffen sein sollte und welche langfristigen Tragfähigkeitsgrenzen zu beachten sind.

Ergebnis des Arbeitspakets ist eine vollständige und aktualisierte kleinräumige Darstellung der Versorgungslage mit Infrastrukturangeboten in der Modellregion und ein darauf basierender Auswahlansatz (Kriteriensystem / Bewertungsregeln) für die Eignungsprüfung von Kooperationsräumen und die Bestimmung der potentiell geeigneten Kooperationsräume in der Modellregion, für die ein Versorgungsbedarf in ländlichen Teilräumen existiert, die die nötige Tragfähigkeit mitbringen und für deren Umsetzung eine Kooperationsbereitschaft der Gemeinden besteht sowie von Nutzerseite ein Bedarf gesehen wird.

Arbeitspaket 3: Erreichbarkeit und ÖV-Bedienung in Kooperationsräumen **(Projektleitung und externe Vergabe / 2017)**

Auf Basis der Ergebnisse des Masterplanes Mobilität werden die Erreichbarkeitsbedingungen der in AP 2 identifizierten potentiell geeigneten Kooperationsräume untersucht, ihre Bedienung mit dem öffentlichen Personenverkehr bewertet und das Potential alternativer Mobilitätsformen abgeschätzt, das für den Personentransport zwischen Versorgungszentrum und Nachbargemeinden ausgebaut werden könnte. Die Erreichbarkeitsanalysen werden neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personenverkehr auch den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen. Ziel ist die Erfassung von Erreichbarkeitsdefiziten und die Bestimmung der Möglichkeiten ihrer Behebung. Thematisiert werden die Erreichbarkeitsbedingungen und die ÖV-Angebote innerhalb des Kooperationsraumes bezogen auf die als Versorgungszentrum in Frage kommenden Gemeinden sowie die Anbindung der Versorgungszentren an Haupt- und Nebenrelationen des ÖV und die Erreichbarkeitsbedingungen von höherrangigen zentralen Orten mittels ÖV, MIV und Radverkehr. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sind Empfehlungen darzustellen, wie Erreichbarkeitsdefizite verbessert werden können und welche Verbesserungsmaßnahmen sich für die einzelnen Kooperationsräume anbieten.

Ergebnis des AP ist eine Bewertung der Erreichbarkeitsverhältnisse und der ÖV-Bedienung in den potentiell geeigneten Kooperationsräumen, die Bewertung ihrer Anbindung an höherrangige Relationen sowie die Ableitung von Empfehlungen für die Verbesserung ihrer inneren und äußeren Erreichbarkeit durch ÖV-Angebote.

Arbeitspaket 4: Integriertes Mobilitätskonzept **(Projektleitung und externe Vergabe / 2016-2017)**

Im parallel für die Modellregion erarbeiteten Mobilitätskonzept der KielRegion wird der Weiterentwicklungsbedarf des Verkehrssystems im Hinblick auf sich wandelnde Mobilitätsformen und eine langfristige Mobilitätssicherung

diskutiert. Zur Sicherstellung einer guten inter- und intraregionalen Erreichbarkeit und Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und die höherrangigen zentralen Orte innerhalb und außerhalb der Region werden die bestehenden Angebote des ÖV überprüft und Vorschläge zur Bedienungsoptimierung für Haupt- und Nebenrelationen entwickelt. Das Mobilitätskonzept der Region hat eine Stärkung der regionsinternen Kooperation über administrative Grenzen und verschiedenen Fachrichtungen (Verkehr- Raum- und Stadtplanung) hinweg zum Ziel.

Auf den Vorarbeiten des Mobilitätskonzeptes der KielRegion kann das AP 4 sinnvoll aufbauen. Bei der Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes wird sich vertieft mit einer möglichen Arbeitsteilung zwischen den Netzebenen der Haupt- und Nebenrelationen und der Netzebene der Flächenerschließung beschäftigt. Alle Überlegungen sind dabei schwerpunktmäßig auf die Kooperationsräume ausgerichtet. Im MV werden zum einen die Anbindung der Kooperationsräume an ÖV-Angebote der Haupt- und Nebenrelationen untersucht und Vorschläge zur verbesserten Anbindung an höherrangige zentrale Orte abgeleitet. Zum anderen werden speziell die Möglichkeit der Kombination von flexiblen Mobilitätsangeboten und dem ÖPNV innerhalb der Kooperationsräume analysiert und praktikable Lösungsansätze für flexible Mobilitätsformen in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit behandelt.

Für jeden potentiell geeigneten Kooperationsraum sollen die Einsatzmöglichkeiten von alternativen Mobilitätsformen abgeschätzt und konkretisiert werden. Gedacht ist dabei neben der Thematisierung von flexiblen ÖV-Modellen (z. B. Rufbus), erweiterten Ansätzen wie Bürger- und Nutzergruppenbus auch an gemeinschaftlich getragene Ansätze zum Beispiel von Mitfahrmöglichkeiten im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder individuell organisierte Angebote, wie private Mitnahme vermittelt über Smartphone-Apps sowie der Einsatz von Fahrrad oder Pedelec, Vereinsbussen etc.

Ergebnis des Arbeitsschrittes ist eine Bewertung, welche alternativen Mobilitätsformen sich für die einzelnen potentiellen Kooperationsräume und ihre Versorgungszentren eignen. Außerdem werden Empfehlungen für die Gestaltung der Mobilität in den potentiell geeigneten Kooperationsräumen sowie zur Verbesserung ihre Anbindung an Haupt- und Nebenrelationen des ÖV auf der Grundlage der Empfehlungen aus AP 3 weiter ausgearbeitet.

Arbeitspaket 5: Konkretisierung der konzeptionellen Überlegungen mit Gemeinden einzelner Kooperationsräume

(Projektleitung und externe Vergabe / 2017-2018)

Ziel des AP 5 ist es, gemeinsam mit den Gemeinden ausgewählter geeigneter Kooperationsräume, die erarbeiteten konzeptionellen Überlegungen im Rahmen eines interkommunalen Zusammenarbeitsprozesses weiter zu konkretisieren, um nötige Schritte zur Umsetzung einzuleiten. Im Rahmen des Vorhabenbudgets können nicht alle in Frage kommenden Kooperationsräumen der Modellregion interkommunale Selbstorganisationsprozesse durch die Bearbeiter des MV betreut werden. Vorgeschlagen wird deshalb, in maximal drei Piloträumen, die sich durch möglichst vielfältige siedlungsstrukturelle Ausgangsbedingungen, Versorgungsqualitäten der Daseinsvorsorge und Erreichbarkeitsverhältnisse unterscheiden sollten, einen interkommunalen Kooperationsprozess zu initiieren und zu moderieren. Nach Möglichkeit sollen in jedem Pilotraum

- ein langfristig tragfähiges Standortkonzept für die Weiterentwicklung des Angebotes von Leistungen der Daseinsvorsorge erarbeitet werden, das auch die zukünftige Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt und
- für die in Frage kommenden alternativen Mobilitätsformen konkrete Umsetzungskonzepte sowie umsetzbare Ideen für die Anbindung der Versorgungszentren an Haupt- bzw. Nebenrelationen des ÖPNV entwickelt werden.
- Überlegungen zur Organisationsform des Kooperationsraumes ausgearbeitet und Lösungen zur verbindlichen Regelung der interkommunalen Kooperation entwickelt und geprüft werden.

Darüber hinaus sind in den Kooperationsräumen auch Prinzipien einer integrierten Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Daseinsvorsorge zu diskutieren.

Bestandteil der interkommunalen Lösungsansätze sollten auch konkretisierte Maßnahmen- und Zeitpläne für mindestens zwei Umsetzungsprojekte je Kooperationsraum sein. In einem anschließenden Ideenwettbewerb sollen diese Ideen für Umsetzungsprojekte durch eine Jury begutachtet werden und mehrere Projektvorschläge für die Förderung von konzeptionellen oder investiven Maßnahmen ausgewählt werden. Außerdem sollen die Kooperationsräume dazu motiviert werden, für geplante Maßnahmen im Kooperationsraum und in den Versorgungszentren Förderanträge zu stellen (z. B. im Förderprogramm der integrierten ländlichen Entwicklung 2014-2020 - Maßnahme: lokale Basisdienstleistungen für die ländliche Bevölkerung).

Arbeitspaket 6: Handlungsempfehlungen und Leitfaden **(Projektleitung und externe Vergabe / 2017-2018)**

Zum Schluss des Vorhabens werden die Erfahrungen aus der Bearbeitung anwendungsorientiert zusammengefasst. Als konkreter Beitrag zur Politikberatung werden Vorschläge zur Einbindung des Kooperationsraumkonzeptes in das Zentrale-Orte-Konzept der Landesplanung entwickelt und Überlegungen angestellt, ob und wie die Ergebnisse interkommunaler Konzeptentwicklung im Rahmen der Regionalplanung thematisiert werden können (z. B. im Aufstellungsprozess des Regionalplans).

Die in den Piloträumen entwickelten Organisationsansätze und die Überlegungen, wie der Kooperationsprozess in den Kooperationsräumen auf eine formelle Basis gestellt und verstetigt werden kann, sollen für den Erfahrungstransfer aufbereitet und dokumentiert werden. Auch die Lösungsansätze für den Auf- und Ausbau alternativer Mobilitätslösungen für die Kooperationsräume sollen leserfreundlich dargestellt werden, um den Ergebnistransfer zu erleichtern.

Außerdem werden Vorschläge erarbeitet, wie die entwickelten Mobilitätslösungen bei der Aufstellung der anstehenden Nahverkehrspläne der Kreise und des Nahverkehrsplans des Landes berücksichtigt werden können. Die Ergebnisse sollen in Form eines anschaulichen Leitfadens dokumentiert werden, der zur Adaption der entwickelten Lösungsansätze durch interessierte Gemeinden und interkommunale Verbände motiviert.



C. Verpflichtungserklärung

Hiermit bestätige ich als Landrat/Landrätin des Kreises

Plön

unsere Bereitschaft, die Umsetzung der Projektergebnisse durch verbindliche Beschlüsse in den entsprechenden politischen Gremien abzusichern.

Name, Vorname

Ladwig, Stephanie

Anschrift

Hamburger Straße 17/18
24306 Plön

Telefon/Fax

04522-743 200

E-Mail

stephanie.ladwig@kreis-ploen.de

Plön, 17.09.2015

Stephanie Ladwig
Landrätin des Kreises Plön
Hamburger Straße 17/18
24306 Plön
Tel.: (0 45 22) 743-200

Stempel / Unterschrift Landrat/Landrätin

i.v.

Wen Ladwig.



C. Verpflichtungserklärung

Hiermit bestätige ich als Landrat/Landrätin des Kreises

Rendsburg-Eckernförde

unsere Bereitschaft, die Umsetzung der Projektergebnisse durch verbindliche Beschlüsse in den entsprechenden politischen Gremien abzusichern.

Name, Vorname

Schwemer, Dr. Rolf-Oliver

Anschrift

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat

Kaiserstr. 8

24768 Rendsburg

Telefon/Fax

04331-202 200 / FAX: 04331-202 281

E-Mail

landrat@kreis-rd.de

Rendsburg, 14. September 2015

Stempel / Unterschrift Landrat/Landrätin

Dr. Rolf-Oliver Schwemer

(Landrat)

