

Protokoll

1. Sitzung des Projektbeirates

Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Ort: Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg
Datum: 17.06.2015
Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste
Protokoll: Sebastian Schröder
Anlage: Anwesenheitsliste, Präsentationsfolien

TOP 1 Begrüßung, heutige Tagesordnung

Herr Dr. Kruse begrüßt die Mitglieder des Projektbeirates und leitet im Rahmen der ersten Sitzung die Vorstellungsrunde ein.

Im Anschluss beschreibt Herr Dr. Kruse die akteursübergreifende Rolle des Projektbeirates und dass sich in dieses Gremium die Chance bietet Synergien zu nutzen.

TOP 2 Einleitung

Herr Dr. Krug begrüßt ebenfalls die anwesenden Mitglieder und beschreibt die Rolle des Projektbeirates. Der Beirat dient der Qualitätssicherung und der Steuerung des fortschreitenden Prozesses. Darüber hinaus kommt dem Projektbeirat die empfehlende Rolle gegenüber anderer Gremien (z. B. Regionalkonferenz) zu. Insgesamt sind vier Sitzungen während des Bearbeitungszeitraumes vorgesehen.

Im Anschluss ordnet Herr Dr. Krug das Klimaschutzteilkonzept „Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ in den großräumigen Kontext von Schleswig-Holstein ein. Mit direkten Berührungspunkten zu den zukünftigen Projekten „Masterplan Mobilität“ in der KielRegion und dem „Mobilitätskonzept“ der AktivRegion Eider-Treene-Sorge stellt der Lebens- und Wirtschaftsraum einerseits die Schnittstelle beider Regionen dar und beweist mit dem Klimaschutzteilkonzept Pilotstartcharakter.

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Krug den Zusammenhang zwischen Klimaschutz und Mobilität (neben technischen Aspekten) dahingehend, dass der Klimaschutz im Kontext vieler Belange steht, wie z. B. Wirtschaft/Gewerbe, Tourismus. Diese weisen gleichzeitig einen Zusammenhang mit Verkehr und Mobilität auf.

TOP 3 Vorstellung des Projekts und Stand der Arbeit

Frau Mechels beginnt die Präsentation mit der Vorstellung des Gutachterbüros Planer-societät und den Aufgaben eines Klimaschutzteilkonzeptes sowie den Charakteristika von Mobilität.

Herr van den Toren fragt nach einer Verschneidung der Beiräte unterschiedlicher Projekte (KielRegion, AktivRegion), um auch auf dieser Ebene einen Austausch zu ermöglichen und Synergien zu nutzen. Frau Mechels hält eine entsprechende Kooperation für vorstellbar, jedoch erst im Jahre 2016, wenn die anderen Projekte laufen.

Nach der Vorstellung der Zeitplanung des Projektes und den zugrundeliegende Grundlagenmaterialien für die Gutachter geht Frau Mechels auf die bisherigen Ergebnisse der Analyse ein. Im Vergleich zu anderen Regionen/Kreisen wird im Lebens und Wirtschaftsraum Rendsburg ein relativ hoher Anteil der Wege mit Fahrrad zurückgelegt. Während der Fußverkehrsanteil im Mittelfeld liegt, ist der Anteil zurückgelegter Wege mit dem öffentlichen Verkehr vergleichsweise gering. Die verkehrliche Anbindung (Straße und Schiene) in westlicher Richtung (z. B. Heide) ist schwach ausgeprägt, ein weiterer Ausbaubedarf des klassifizierten Straßennetzes wird aber als nicht Notwendig

betrachtet. Hinsichtlich der Pendlerströme wird ein Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs (Pedelecs) bei den Verkehren innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes gesehen, da diese Entfernungen von unter 10 bzw. 5 Kilometern aufweisen. Die ÖPNV-Erschließung mit dem Bus ist zufriedenstellend, da fast alle Wohnbauflächen im Einzugsbereich (300m) der Haltestellen liegen. Vereinzelt gibt es Handlungsbedarf hinsichtlich der Taktung, grundsätzlich zeigt sich Verbesserungsbedarf bzgl. der Barrierefreiheit. Im Radverkehr zeigt sich Handlungsbedarf hinsichtlich der StVO-Konformität (Radverkehrsführung) sowie Optimierungspotenzial bei den Velorouten in Rendsburg, während die touristischen Angebote (z. B. Routen, Touren) gut ausgebaut sind. Im Bereich der Elektromobilität zeigen sich nur vereinzelte Ladestationen für Elektro-Pkw, für Pedelecs existiert dagegen ein Netzwerk für E-Bike-Ladestationen.

Herr van den Toren erkundigt sich nach dem Potenzial der Tunnel- und Brückenproblematik hinsichtlich der Chancen für den Fuß- und Radverkehr und ob es diesbezüglich schon belegbare Zahlen gibt.

Frau Mechels verweist darauf, dass es laut den bisherigen Gesprächen beobachtet wird bzw. spürbar ist, konkrete Zahlen gibt es jedoch nicht.

Herr Kirschberger fragt nach, ob die Aussage „kein weiterer Ausbaubedarf im klassifizierten Straßennetz“ den Neubau und/oder die Optimierung des Bestandsnetzes einschließt?

Es wird kein infrastruktureller Ausbau des Straßennetzes angenommen, da u. a. das Bestandsnetz bzw. die Kfz-Erreichbarkeit des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg auch in den Gesprächen als gut bezeichnet wurde.

Herr van den Toren regt eine konzept- oder regionsübergreifende Kooperation hinsichtlich der gemeinsamen Betrachtung unterschiedlicher Fachbereiche (z. B. Flächenentwicklung und Mobilität) an, um zukünftige Entwicklungsabsichten großräumig und gemeinsam abzustimmen.

Da die Schnittstellen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind bzw. zukünftige Konzepte noch in der Vorbereitung sind, kann diesbezüglich noch keine inhaltliche Aussage getroffen werden. Innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes wird die Mobilität auch in Bezug zur Flächenentwicklung betrachtet, sodass ihr eine aufeinander abgestimmte Strategie verfolgt werden kann. Die Berücksichtigung bestehender Planungen ist auch in den Anforderungen zum Masterplan Mobilität der KielRegion festgehalten.

Herr Schaper vermisst die Nennung der Schnittstelle zwischen Bus und Bahn.

Die Erkenntnisse aus den bisherigen Gesprächen deuten keine Schwäche diesbezüglich an, das Thema Schnittstellen bzw. Inter- und Multimodalität wird im Klimaschutzteilkonzept aber auch entsprechend berücksichtigt.

Herr Thomsen erklärt, dass eine Beschilderung der Velorouten im Stadtverkehr nicht existiert. Diese bilden aber das grundlegende Raster für die weitere Radverkehrsplanung (z. B. für Fahrradstraßen). Im kommenden Jahr wird in Rendsburg

eine touristische Fußwegebeschilderung installier, die auch über die Stadtgrenzen führt. Hier besteht auch die Absicht eine entsprechende App anzubieten.

Im Anschluss an die bisherige Analyse erläutert Frau Mechels die Ergebnisse der CO₂-Bilanzierung. Als Grundlage für die Bilanzierung dient die prozentuale Verteilung der Treibhausgasemissionen des Kreises Rendsburg-Eckernförde aus dem aktuellen Klimaschutzkonzept. Die Berechnung erfolgt für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg mit dem Teilbereich Verkehr und nach dem Verursacherprinzip. Der motorisierte Individualverkehr ist der Hauptverursacher bzgl. der verkehrsrelevanten CO₂-Emissionen, während der (Fern-)Bus- und (Fern-)Bahnverkehr Anteile im Bereich 1 bis 2% ausmachen. Trotz technischem Fortschritt hinsichtlich der Einsparung von CO₂-Emissionen bei konventionell angetriebenen Kfz steigen die Emissionen seit 2010 – aufgrund steigender Fahrleistungen – konstant an. Die Pro-Kopf-Emissionen (nur Verkehr) liegen im betrachteten Zeitraum seit 2007 regelmäßig über 3,0 t CO₂ pro Jahr, laut Umweltbundesamt wird eine verträgliche Pro-Kopf-Quote über alle Bereiche (Haushalte, Verkehr, Gewerbe, Handel u. Dienstleistungen) bei 2,5 t CO₂ pro Jahr.

Herr Ledune nimmt an, dass die grundlegenden Zahlen (aus dem Klimaschutzteilkonzept) – auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg angepasst – positiver ausfallen und somit auch die Bilanz ein entsprechend besseres Ergebnis aufweist.

Frau Mechels erklärt, dass die Zahlen aus dem Klimaschutzteilkonzept nur für den gesamten Kreis vorliegen, eine nachträgliche Aufschlüsselung ist nicht möglich.

Herr Eggert erklärt sich die gestiegene Fahrleistung mit der zunehmenden Infrastrukturausdünnung im ländlichen Raum. Herr Schaper ergänzt, dass die möglichen höher werdenden Geschwindigkeiten bei Kfz längere Strecken in gleicher Zeit – im Vergleich zu früheren Fahrten – zurückgelegt werden können und somit die Fahrleistung steigt.

Herr Ledune und Herr Albrecht erkundigen sich nach dem Konkretisierungsgrad potenzieller Maßnahmen, ob bspw. auch eine Verortung der Vorschläge vorgesehen ist.

Frau Mechels setzt den Konkretisierungsgrad in Bezug zum betrachteten Maßstab bzw. Reichweite der jeweiligen Maßnahmen. Korridorvorschläge für Radschnellrouten werden bspw. auf einer höheren Maßstabsebene betrachtet ohne die konkrete Streckenführung vor Ort. Vorschläge für eine Ladeinfrastruktur, Bike+Ride-Plätze oder Pilotprojekte können dagegen konkret verortet werden.

Herr Klünder ergänzt die Diskussion anhand von Beispielen aus dem Mobilitätskonzept Nordfriesland. Hier wurden neben konkreten Maßnahmen (z. B. Dorfauto, Marktbus) auch Vorschläge genannt, die auf den gesamten Betrachtungsraum bezogen sind (z. B. Kooperationsräume, kreisweite Mobilitätszentrale).

Herr van den Toren äußert Interesse an beispielhaften Projekten (Best Practice) aus anderen Konzepten.

Frau Mechels erklärt, dass solche Best-Practice-Beispiele im Zuge der weiteren

Bearbeitung auch herangezogen und kommuniziert werden.

Herr Thomsen ergänzt, dass sich die potenziellen Maßnahmen teilweise automatisch aus der vorgestellten Mängelanalyse ergeben. Später folgen dann auch kommunizierte Maßnahmen aus dem Beteiligungsprozess, eine Prioritätenreihung und die Berücksichtigung finanzieller Aspekte.

TOP 4 Rückfragen und Klärung der Rolle des Beirats

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Krug hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Rolle der Beiratsmitglieder für das Projekt gibt es keine Einwände.

Herr Dr. Krug erläutert als Ergänzung das zurzeit parallel laufende Projekt der MOTEG GmbH: Analyse des Bestands-Busnetzes hinsichtlich der Umstellung auf elektrische Linienbusse (technisch, energetisch, wirtschaftlich). Ende Juni/Anfang Juli liegen die ersten Ergebnisse vor. Nach dem Akteursgespräch mit TH Sievers hat das Unternehmen Eigeninitiative gezeigt und einen Elektrobuss für die 29. Kalenderwoche zur Testphase bestellt. Herr Dr. Krug steht mit Herrn Horn diesbezüglich in Kontakt, sodass eine Abstimmung (z. B. Pressemitteilungen, Öffentlichkeitsarbeit) mit dem Klimaschutzteilkonzept stattfinden kann.

Die Informationen zur Auftaktveranstaltung werden an dieser Stelle vorgezogen.

Frau Mechels beschreibt kurz die bisherigen Überlegungen für das Konzept der Auftaktveranstaltung. Die Beteiligung soll über eine „Messe-Situation“ für die Besucher erlebbar gestaltet werden. Derzeit finden Gespräche mit Akteuren statt, die auf der Veranstaltung als Aussteller fungieren und z. B. einen Elektrobuss, Informationsmaterial und ein barrierefreies Großraumtaxi zur Verfügung stellen. Zudem liegt eine Anfrage für die Teilnahme von Minister Habeck und Minister Meyer bei den entsprechenden Büros vor. Das Interesse ist vorhanden, ein konkreter Zeitpunkt wurde noch nicht genannt, sodass bisher der Zeitraum Ende September/Anfang Oktober feststeht. Das Ziel der Auftaktveranstaltung ist u. a. die Reflektion der Analyse, das Sammeln erster Projektideen und die Vernetzung unterschiedlicher Akteure.

TOP 5 Herausforderungen zukünftiger Mobilität

Frau Mechels erläutert kurz die Herausforderung und Möglichkeiten zukünftiger Mobilität.

TOP 6 Erwartungen an das Klimaschutzteilkonzept Mobilität und Zukunftsvisionen

Es werden die Beiratsmitglieder gebeten, Erwartungen an das Klimaschutzteilkonzept und mögliche Zukunftsvisionen auf die vor ihnen liegenden Karteikarten zu notieren, um diese dann von Seiten des Gutachterteams im Plenum vorzustellen.

Zukunftsvisonen

- Individuelles CO2-Konto → Belohnungssystem für Einsparer
- Neubürgerpakete (Angebote/Region)
- „Rendsburg fährt Rad“ 50% Radverkehrsanteil im Stadtgebiet
- Fahrradwege als Hauptverkehrsachsen in urbanen Räumen
- E-mobiles Carsharing
- E-mobiles Pedelec-sharing
- Anhalter-Parkplatz für Pendler (Bsp. Kiel)
- Elektrische Roller sind Standard (Bsp. Türkei)
- ELMO – elektromobile Lieferverkehre werden als Pilot umgesetzt
- intelligente ÖPNV-Lösungen im ländlichen Raum
- bessere Vernetzung ÖPNV-Konzepte
- Omnibusse dienen Personen und Warentransporte
- ÖPNV wird Individualverkehrstauglich
- Maut auf der A210 zur Stärkung des ÖPNV
- Fließender Verkehr
- Straßen entlasten
- Kanal ≠ Barriere



TOP 7 Ausblick und Informationen zur Auftaktveranstaltung

Zum Abschluss gibt Frau Mechels einen Ausblick auf den weiteren Projektablauf. Neben der Fortsetzung der Analyse und Bilanzierung werden die inhaltliche Ausrichtung der Auftaktveranstaltung sowie die Zieldiskussion vorbereitet. Im Rahmen einer Jugendbeteiligung werden zudem zwei Schulworkshops für Herbst 2015 organisiert.

Die nächste Beiratssitzung ist für die 42. Kalenderwoche vorgesehen. Der genaue Termin richtet sich nach der Terminierung der Auftaktveranstaltung und wird frühestmöglich bekanntgegeben.

Herr Dr. Kruse bedankt sich bei allen Anwesenden für die Sitzung, verabschiedet sich von den Beiratsmitgliedern und beendet die Sitzung.