



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: VO/2013/173	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum: 04.12.2013	Ansprechpartner/in: Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in: Kirsten Weit	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
Zuschuss für die Schülerbeförderung der freien Schulen		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Mit Beschluss des Kreistages vom 18.03.2013 wurde die Verwaltung unter Beteiligung der Arbeitsgruppe Schülerbeförderung gebeten, zusammen mit den Vertretern der freien Schulen im Kreis Rendsburg-Eckernförde ein zweckgebundenes Zuschussmodell für die Schülerbeförderung zu erarbeiten, das die Zuschusssumme von 40.000 Euro pro Jahr nicht übersteigt (Analog zu dem jetzt praktizierten freiwilligen Zuschuss des Kreises an die dänischen Schulen).

Der Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen hat gemeinsam mit den Vertretern der Freien Waldorfschule Eckernförde, der Freien Waldorfschule Rendsburg und der Privatschule Mittelholstein Einigkeit darüber erzielt, die maximale Zuschusssumme von 40.000 Euro entsprechend der Fahrschülerzahlen der genannten Schulen aufzuteilen. Danach errechneten sich für 2013 folgende Zuschussbeträge:

- Freie Waldorfschule Eckernförde	19.390 Euro
- Freie Waldorfschule Rendsburg	13.740 Euro
- Privatschule Mittelholstein	6.870 Euro
Gesamt	<u>40.000 Euro</u>

Die freien Schulen übernehmen die Verteilung des zweckgebundenen Zuschusses an die jeweiligen Fahrschülerinnen und Fahrschüler und werden hierüber einen Verwendungsnachweis vorlegen.

Anlage/n:

keine



Beschlussvorlage Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Vorlage-Nr: VO/2013/176 Status: öffentlich Datum: 16.12.2013
	Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
Aufgabenträgerverbund - Umwandlung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS GmbH) in die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)	
Beratungsfolge:	
Status	Gremium Regionalentwicklungsausschuss Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde
	Zuständigkeit Beratung Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Beschlussempfehlung an den Kreistag über die Ermächtigung des Landrates zur Unterzeichnung des geänderten Gesellschaftervertrages und der öffentlich rechtlichen Vereinbarung zwecks Umwandlung der LVS GmbH in die nah.sh GmbH erfolgt gemäß Beratung und Beschlussfassung des Ausschusses.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist seit Gründung neben den anderen Aufgabenträgern (Land Schleswig-Holstein, übrige Kreise und kreisfreien Städte) Gesellschafter der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS).

Die LVS nimmt einerseits die vom Land Schleswig-Holstein auf sie übertragenen Aufgaben, insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wahr. Andererseits werden u. a. gemeinsam mit den Aufgabenträgern notwendige Abstimmungen und Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erledigt.

In den letzten Jahren haben zurückgehende bzw. stagnierende Einnahmen und hohe Steigerungen der Ausgaben, insbesondere bei den Treibstoff- und Personalkosten, zu erhöhten Kostenbelastungen der Aufgabenträger geführt.

Dennoch hat sich der ÖPNV in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren positiv entwickelt – aber vieles ist weiterhin nur gemeinsam möglich. Die Aufgabenträger im Nahverkehr in Schleswig-Holstein gehören teilweise bereits einem Verkehrsverbund an (die vier Hamburger

Randkreise dem HVV). Die anderen Aufgabenträger arbeiten bisher punktuell zusammen oder besprechen Aktivitäten in der Aufgabenträgerrunde der Kreise und der LVS bzw. den dazugehörigen Arbeitsgruppen. In den letzten Jahren sind viele gemeinsame Aktivitäten umgesetzt worden, wie beispielsweise der SH-Tarif oder Marketingkampagnen unter der gemeinsamen Dachmarke nah.sh. Allerdings ist deutlich zu spüren, dass sich der Bedarf der nicht dem HVV angehörenden Aufgabenträger zur Kooperation in Zukunft vergrößern wird.

Die Aufgabenträger für den SPNV und den übrigen ÖPNV in Schleswig-Holstein wollen diese verstärkte und zielgerichtete Zusammenarbeit als Aufgabenträgerverbund fortführen. Dafür soll die LVS GmbH in die nah.sh GmbH umgewandelt werden. Die gesetzlichen Zuständigkeiten (gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein) ändern sich dabei nicht. Die Zuständigkeit für den SPNV bleibt beim Land, die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV bleibt bei den Kreisen und kreisfreien Städten oder deren jeweiligen Zweckverbänden.

Organisation nah.sh GmbH

Die Gesellschafterversammlung beschließt die Umwandlung. Bei der Umwandlung der LVS GmbH in die nah.sh GmbH bleibt der Gesellschaftervertrag mit der bestehenden Gremienstruktur (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung, Beirat) im Grundsatz bestehen und wird um eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH ergänzt (siehe Entwurf der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung – ÖRV – im Anhang).

In der ÖRV sind folgende Punkte geregelt:

- Aufgaben der Verbund GmbH
- Zusammenarbeit im Verbundausschuss (Stimmrechte)

Die Gesellschaft betreffende Entscheidungen werden auch weiterhin in der Gesellschafterversammlung getroffen. Der Aufsichtsrat, in dem die Kreise und kreisfreien Städte vertreten sind, wird auch weiterhin die Geschäfte der Gesellschaft übernehmen.

Die nah.sh GmbH kümmert sich im Auftrag ihrer Gesellschafter grundsätzlich um sämtliche Fragestellungen, die das Verbundgebiet insgesamt oder einzelne Gesellschafter der nah.sh-GmbH betreffen (siehe § 2 ÖRV).

Kernaufgaben der nah.sh GmbH sind insbesondere:

- Aufgaben des ÖPNV mit landesweiter bzw. überregionaler Bedeutung,
- Aufgaben des ÖPNV, damit der Fahrgast den ÖPNV als einheitliches und einfaches System wahrnimmt,
- Beseitigung bzw. Minimierung von Zugangshemmnissen zum ÖPNV.

Das zentrale Entscheidungsgremium der Verbundaufgabenträger soll der Verbundausschuss (ehemals Aufgabenträgerrunde) sein (siehe § 3 ÖRV). So wie heute auch werden finanzwirksame Entscheidungen in dieser Runde getroffen oder für die Beratung in den Gremien der Gesellschafter vorbereitet. Der Verbundausschuss wird auch genutzt werden, um ein abgestimmtes Meinungsbild der Aufgabenträger einzuholen, welches in Gremien mit Dritten (z. B. den Verkehrsunternehmen) vertreten werden soll.

Für die zusätzlichen Aufgaben erhalten die kreisfreien Städte sowie die nicht dem HVV angehörenden Kreise jeweils 50 T€ über die Finanzierungsverordnung zusätzlich ausgezahlt mit der Verpflichtung, diesen Betrag an die nah.sh GmbH weiterzuleiten. Die Finanzierung wird durch eine entsprechende Ergänzung der „Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen“ in der Fassung vom 11. April 2012 geregelt werden (siehe Entwurf gemäß Anlage). Die nah.sh GmbH finanziert hiervon Personal- und Sachkosten, Gutachter und externe Berater.

Finanzielle Auswirkungen:

nein

Anlage/n:

- Entwurf der notwendigen Änderungen im Gesellschaftervertrag
- Entwurf einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf der Grundlage des Gesellschaftervertrages der nah.sh GmbH
- Entwurf der Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen
- Ergebnispapier der Arbeitsgruppe Verkehrsverbund SH über die Vorteile einer Zusammenarbeit der Aufgabenträger in einem Verkehrsverbund

Mit Gründung des Aufgabenträgerverbundes wird eine Änderung der Gesellschaftsvertrag der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Nahverkehrsgesellschaft mbH notwendig. Folgende verbundbedingte Änderungen sind vorgesehen:

Name der Gesellschaft:

Die Gesellschaft soll künftig heißen:

„Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)“

zu § 3 Gegenstand des Unternehmens:

Absatz (1) soll um folgenden Satz ergänzt werden:

„Sie nimmt darüber hinaus Aufgaben mit überregionaler Ausstrahlung wahr, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Gesellschafter als Aufgabenträger hinausgehen und deren Erledigung dazu dienen, dass die Fahrgäste den Nahverkehr als einheitliches System wahrnehmen.“

zu § 5 Stammkapital:

Absatz (5) soll neu eingefügt werden:

„Die Zusammenarbeit der Gesellschafter ist in einer öffentlich rechtlichen Vereinbarung (Anlage 1 des Gesellschaftsvertrages) geregelt.“

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf der Grundlage des Gesellschaftsvertrages der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) zwischen dem Land Schleswig-Holstein sowie den Kreisen und kreisfreien Städten des Landes oder ihren jeweiligen Zweckverbänden über die Aufgaben der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)

Das Land Schleswig-Holstein,

vertreten durch den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT),

der Kreis Dithmarschen,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Herzogtum Lauenburg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Nordfriesland,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Ostholstein,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Pinneberg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Plön,

vertreten durch die Landrätin,

der Kreis Rendsburg-Eckernförde,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Schleswig-Flensburg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Segeberg,

vertreten durch die Landrätin,

der Zweckverband ÖPNV Steinburg,

vertreten durch den Vorstandsvorsteher,

der Kreis Stormarn,

vertreten durch den Landrat,



die Landeshauptstadt Kiel,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
die Stadt Flensburg,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
die Stadt Lübeck,
vertreten durch den Bürgermeister,
die Stadt Neumünster,
vertreten durch den Oberbürgermeister,

ENTWURF

nachstehend Gesellschafter der nah.sh GmbH genannt,
schließen folgende Vereinbarung:

Präambel

Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verfolgen das gemeinsame Ziel, weitere Teile der Bevölkerung dafür zu gewinnen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen und gleichzeitig die Umwelt zu entlasten. Um diese Ziele zu erreichen, streben die Gesellschafter der nah.sh GmbH an, das ÖPNV-Angebot gemeinsam unter Berücksichtigung der Anforderungen der bereits vorhandenen und der potenziellen Fahrgäste sowie wirtschaftlicher und raum- und umweltpolitischer Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes hat so zu erfolgen, dass der ÖPNV für die Menschen leicht verständlich, möglichst barrierefrei und flexibel nutzbar und bezahlbar ist. Die nah.sh GmbH wird sich zur Erreichung dieser Ziele vor allem mit den Themen Tarif, Vertrieb, Standards für Qualität, Produkte, Infrastruktur, Verkehrsverträge und Marketing sowie Abstimmung der Fahrplanangebote beschäftigen. Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verpflichten sich, auf die Erreichung der genannten Ziele gemeinsam hinzuwirken. Die Aufgabenträgerschaft einzelner Gesellschafter im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)¹ bleibt von dieser Vereinbarung unberührt.

§ 1

Gegenstand

- (1) Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verpflichten sich, als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)² (insbesondere mit „Bus und Bahn“) nach Maßgabe der nachstehenden Paragraphen zusammenzuarbeiten.
- (2) Verbundgebiet im Sinne dieser Vereinbarung ist der ÖPNV-Zuständigkeitsbereich aller Gesellschafter der nah.sh GmbH. Es ist in Anlage 1 umrandet. Die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg (im Folgenden HVV-Kreise genannt) gehören gleichzeitig zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und unterliegen vorrangig den Regelungen des HVV.

§ 2

Aufgaben der nah.sh GmbH

¹ Vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 274).

² Vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598).

-
- (1) Die nah.sh GmbH nimmt Aufgaben mit überregionaler Ausstrahlung/Bedeutung wahr, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Gesellschafter als Aufgabenträger hinausgehen und deren Erledigung dazu dienen, dass die Fahrgäste den Nahverkehr als einheitliches System wahrnehmen. Sie erarbeitet zu diesen Themen Konzepte unter Mitwirkung einzelner oder aller Gesellschafter der nah.sh GmbH und setzt diese gemeinsam mit den Beteiligten um. Die Mitbestimmung über die Themen und Aufgaben durch die Gesellschafter der nah.sh GmbH wird durch den Verbundausschuss im Sinne des § 3 dieser Vereinbarung gewährleistet. Die nah.sh GmbH schlägt hierfür frühzeitig zu behandelnde Themen bzw. Projekte (Arbeitsprogramm) vor.
 - (2) Der nah.sh GmbH obliegen insbesondere folgende Tätigkeiten:
 - a) Die nah.sh GmbH bereitet die Sitzungen des Verbundausschusses im Sinne des § 3 dieser Vereinbarung sowie ggf. dort zu treffende Beschlüsse vor und nach.
 - b) Die nah.sh GmbH informiert die Gesellschafter der nah.sh GmbH über Erkenntnisse, die für das jeweilige Aufgabengebiet hilfreich sein können.
 - c) Die nah.sh GmbH vertritt die Interessen der Gesellschafter der nah.sh GmbH auf deren Wunsch und nach ihren Vorstellungen gegenüber Dritten.
 - d) Die nah.sh GmbH schließt im Auftrag der Gesellschafter der nah.sh GmbH Verträge mit Dritten.
 - (3) Darüber hinaus können die Gesellschafter die nah.sh GmbH mit weiteren Aufgaben wie beispielsweise der Vergabe von Verkehrsleistungen oder der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne gegen Entgelt beauftragen.

§ 3

Verbundausschuss

- (1) Der Verbundausschuss ist das zentrale Entscheidungsgremium der Gesellschafter der nah.sh GmbH im Hinblick auf die Aufgaben der nah.sh GmbH. Ihm obliegt eine maßgebliche Rolle bei der Vorbereitung der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrates. Jeder Gesellschafter der nah.sh GmbH kann Themen in den Verbundausschuss einbringen. Im Verbundausschuss werden finanzwirksame und nicht finanzwirksame Entscheidungen getroffen oder für die Beratung in den Gremien der Gesellschafter der nah.sh GmbH entscheidungsreif vorbereitet. Es ist Aufgabe des Verbundausschusses, ein abgestimmtes Meinungsbild der Gesellschafter der nah.sh GmbH einzuholen, welches in Gremien mit Dritten (z. B. den Verkehrsunternehmen) vertreten werden soll.
- (2) Der/die Vorsitzende wird aus dem Kreis der kommunalen Aufgabenträger, sein/ihr Stellvertreter/Stellvertreterin wird aus dem Kreis aller Gesellschafter gewählt. Zur Wahl stehen nur Vertreter, die zu jedem behandelten Thema voll stimmberechtigt sind.
- (3) Die Geschäftsführung des Verbundausschusses obliegt der nah.sh GmbH..

-
- (4) Stimmberechtigte Teilnehmer im Verbundausschuss sind die Vertreter der Gesellschafter der nah.sh GmbH (Bevollmächtigte aller Kreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zweckverbände und des Landes). Die HVV-Kreise sind nur stimmberechtigt, wenn sie von dem zur Abstimmung stehenden Thema wie alle anderen Gesellschafter auch betroffen sind. Gäste des Verbundausschusses haben keine Stimmberechtigung.
- (5) Beschlüsse des Verbundausschusses, die einzelne oder alle Gesellschafter der nah.sh GmbH finanziell betreffen (z. B. Vereinbarung von Qualitätsvorgaben bei Fahrzeugen oder Haltestellen), erfolgen einstimmig. Beschlüsse, die einzelne oder alle Gesellschafter der nah.sh GmbH betreffen, aber ohne finanzielle Auswirkungen sind (z. B. Gestaltungsfragen, Gutachterausswahl, Themenabstimmung, Gremienvertretungen), werden mit einfacher Mehrheit der Stimmberechtigten gefällt.
- (6) Der Verbundausschuss benennt aus den Reihen seiner stimmberechtigten Mitglieder Vertreter für die Mitarbeit in Gremien Dritter. Für Gremien, deren Arbeit im Wesentlichen Fragen des SH-Tarifs betreffen (z. B. gemeinsames Gremium Tarif und Vertrieb), stehen nur Vertreter bzw. Vertreterinnen zur Auswahl, die einen Anteil von mehr als 20 % der jährlichen Erlöse in ihrem Zuständigkeitsbereich aus dem SH-Tarif erzielen. Der Vertreter bzw. die Vertreterin und dessen/deren Stellvertreter(in) verhandeln in Gremien Dritter im Interesse aller Gesellschafter der nah.sh GmbH. Die Themen und Verhandlungspositionen werden im Verbundausschuss vorbereitet.
- (7) Grundsätzliche Fragestellungen, die der Gesellschafterversammlung bzw. dem Aufsichtsrat der nah.sh GmbH zum Beschluss vorgelegt werden sollen, werden im Verbundausschuss vorbereitet.

§ 4

Kündigung und Formbedürftigkeit

- (1) Eine Kündigung allein dieser Vereinbarung ist nicht möglich. Die Modalitäten einer Kündigung der Gesellschaft sind in § 24 Gesellschaftsvertrag geregelt.
- (2) Änderungen der Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 5

Inkrafttreten

Die Vereinbarung tritt am ... in Kraft.

Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung
über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
mit Bussen und U-Bahnen
Vom

Aufgrund des § 10 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 274), Zuständigkeiten und Resortbezeichnungen ersetzt durch Verordnung vom 4. April 2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 143), verordnet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Artikel 1 Änderung der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen

Die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (GVOBl. Schl.-H. S. 471) wird wie folgt geändert:

1. Folgender neuer Abschnitt III wird eingefügt:

„Abschnitt III
Finanzierung eines Aufgabenträgerverbundes im Anwendungsbereich des
Schleswig-Holstein-Tarifs

§ 10 Finanzierung eines Aufgabenträgerverbundes

(1) Soweit im Anwendungsbereich des Schleswig-Holstein-Tarifs ein landesweiter Aufgabenträgerverbund besteht, erhalten die Aufgabenträger, in deren Zuständigkeitsbereich der Schleswig-Holstein-Tarif Anwendung findet und die nicht in einem anderen Verkehrsverbund mit eigenem Verbundtarif integriert sind, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zur Finanzierung ihrer Mitgliedschaft in der Verbundgesellschaft eine jährliche Pauschale.

(2) Die jährliche Pauschale beträgt 50.000 € je Aufgabenträger und wird jährlich zum 01. April ausgezahlt.

§ 11 Verwendung der Pauschale

Die Pauschale nach § 10 Abs. 2 dient der Erledigung von Verbundaufgaben in der Verbundgesellschaft und ist innerhalb des Auszahlungsmonats an die Verbundgesellschaft abzuführen. Sollte eine Abführung an die Verbundgesellschaft nicht erfolgen, ist die Pauschale vollständig zurückzuzahlen.“

2. Der bisherige Abschnitt III wird Abschnitt IV.
3. Die bisherigen §§ 10 bis 12 werden §§ 12 bis 14.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [DATUM] in Kraft.

Die vorstehende Verordnung wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,

Reinhard Meyer
Minister
für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

ENTWURF

Der Städtetag, der Landkreistag und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit den Voraussetzungen und Eckpunkten beschäftigen soll, die mit der Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes der Aufgabenträger verbunden sind. Die Arbeitsgruppe hat sich bisher zweimal getroffen und sowohl die Vorteile/Ziele eines Verkehrsverbundes herausgearbeitet als auch die notwendigen organisatorischen Maßnahmen beleuchtet.

Die ÖPNV-Situation ist derzeit geprägt von dem Rückgang bzw. der Stagnation von Einnahmen aus öffentlichen Quellen (v. a. Regionalisierungsmittel und damit verbunden auch der Kommunalisierungsmittel, Streichung/Kürzung von Zuschüssen). Gleichzeitig sind die Kosten für die Bereitstellung von Nahverkehrsangeboten gestiegen. Teilweise konnten vor allem im Bereich Schienenverkehr durch die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen Einsparungen erzielt werden. Diese wurden in der Regel für Qualitätsverbesserungen eingesetzt. Ähnliche Effekte konnten z.T. auch durch Restrukturierungsmaßnahmen erzielt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Kosten in den nächsten Jahren weiter steigen werden. Gründe hierfür sind:

- Allgemeine Personalkosten- und Energiepreisentwicklung
- Kostensteigerungen im Bereich der SPNV-Infrastruktur
- Kostenintensivere Beförderung von Schülern durch Veränderung der Schullandschaft
- Erhöhter Bedarf an Sitzplatzkapazitäten vor allem zu den Hauptverkehrszeiten
- Keine Dynamisierung der Mittel nach der „Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinVO)“ für Kreise und Städte als Aufgabenträger für den Busverkehr

Nennenswerte Einsparungen z.B. durch Wettbewerbsverfahren sind dort, wo Verkehre bereits im Wettbewerb vergeben wurden und/oder wo der Schülerverkehr das ÖPNV-Angebot maßgeblich bestimmt, nicht zu erwarten.

Trotz dieser Rahmenbedingungen hat sich der schleswig-holsteinische ÖPNV in den letzten Jahren positiv entwickelt. Dies ist auch der guten und konstruktiven Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu verdanken. So konnten landesweite Projekte wie zum Beispiel die Einführung eines landesweiten Tarifes für Bus und Bahn (SH-Tarif) oder eine Marketingkampagne für den ÖPNV gemeinsam umgesetzt werden.

Die an die Freie und Hansestadt Hamburg angrenzenden Kreise (Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) sind gleichzeitig Partner im Hamburger Verkehrsverbund und gestalten ihren ÖPNV im Verbundgebiet nach den dort vereinbarten Regeln.

Der ÖPNV ist auf einem guten Weg, die Herausforderungen der Zukunft anzugehen. Allerdings gibt es viele Aufgabenfelder, auf denen zunehmend – auch durch die ständig fortschreitende Vernetzung – nur gemeinsam Antworten zu finden sind. Die wesentlichen Themen und Aufgaben sind weiter unten aufgeführt.

Der Kooperationsbedarf der Aufgabenträger wird sich in Zukunft vergrößern. Die Erfahrung der HVV-Kreise kann bei dieser Weiterentwicklung genutzt werden.

Vorteile einer Zusammenarbeit der Aufgabenträger (Bahn und Bus) in SH in einem Verkehrsverbund (außerhalb des HVV)

Thema/Aufgabe	Vorteile/Ziele	Beispielhafte Maßnahmen
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Einfluss bei der Tarifgestaltung (bisher überwiegend bei VU). • Weiterentwicklung/Ver-einheitlichung des Tarifes (leichter verständlich für den Kunden, z. B. landesweit einheitliche Angebote für Senioren, etc.). • Mehr Transparenz über die Erlöse. Dadurch höhere Planungssicherheit z. B. bei RNVP-Erstellung, Vergabe, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Einheitliche Regelungen in Verkehrs-/Finanzierungsverträgen • Modernisierung des Tarifs (SH-Tarif 2.0)
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV. • Mehr Einfluss bei der Weiterentwicklung der Vertriebswege (z. B. technische Vertriebswege, e-Ticketing, Qualität). 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Infrastruktur (Haltest.)	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Standards für die Planung von Haltestellen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (mehr Komfort für den Kunden) • Erleichterung bei Erstellung und Umsetzung von RNVP und Einzelplanungen • Umsetzung der Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung gemeinsamer Standards und Kriterien sowie deren Umsetzung (Prioritäten) • Zentrale Abstimmung der Standards mit den zuständigen Stellen (z. B. Behindertenverbände)
Marke, Marketing, Kunden-information, Außenwir-kung	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Nutzungshemmnissen bei (Neu-)Kunden • Einheitlicher Auftritt ggü. den Kunden • Erhöhung der Wiedererkennbarkeit landesweit und Imageverbesserung • Begriff „Verkehrsverbund“ wird mit der Marke und dem gesamten ÖPNV in Verbindung gebracht 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung von Standards für Fahrgastinformationen (z. B. Fahrpläne, Haltestellenaushänge, Infomaterial zu Tarif und Angebot, Fahrzeuge) • Abgestimmte Werbung Bahn-Bus • Weiterentwicklung der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanauskunft weiter verbreiten, Echtzeitinformation, Apps)

Kundenkontakte	<ul style="list-style-type: none"> Für den Kunden gibt es einen zentralen Ansprechpartner. 	<ul style="list-style-type: none"> Zentrales Beschwerdemanagement.
Angebotsabst. (z. B. Fahrplan, Linienführung)	<ul style="list-style-type: none"> Vernetztes System Bahn und Bus (Optimierte Wegeketten) Stärkung der Verhandlungsposition ggü. Schulträgern und Verkehrsunternehmen Optimierung kreisübergreifender Verkehre 	<ul style="list-style-type: none"> Standards für ÖPNV-Angebote entwickeln und abstimmen Gemeinsame und abgestimmte Konzepte zum Umgang mit z. B. Schulanfangs- und Endzeiten (Zumutbarkeitsgrenzen) Schleswig-Holstein-Takt Bahn-Bus Kreisübergreifende Abstimmung
Qualität	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Qualität (Einheitlichkeit, Wiedererkennbarkeit, Kundenkomfort) 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinbarung von Mindeststandards Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Gemeinsame Projekte	<ul style="list-style-type: none"> Effizienter Ressourceneinsatz Gemeinsame Beauftragung Dritter Rahmenverträge 	<ul style="list-style-type: none"> Anrufbus-Konzepte Ausschreibungen/Vergaben Unterstützung bei Nahverkehrsplanung Konzepte „letzte Meile“ Echtzeitinformation SH-Tarif 2.0 Erarbeitung von Handlungsempfehlungen/Standards für z. B. Konzessionsvergaben, Förderrichtlinien, Berichtspflichten IT-Vernetzung
ÖPNV-Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Schlagkräftige Interessensvertretung und gemeinsame Forderungen (z. B. ggü. Bund, Land und Verkehrsunternehmen) Erhöhung der Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung und dadurch gestärkte Verhandlungsposition 	<ul style="list-style-type: none"> Abgestimmte Positionen erarbeiten (z. B. Stellungnahmen zu Gesetzesänderungen, einheitliche Verhandlungsstrategien) Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU (Datenlieferung) Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
HVV-Übergang (Tarif, Auftreten, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Niederschwelliger und kundenfreundlicher Übergang Tarifergiebigkeit sichern „Auf Augenhöhe mit dem HVV sein“ 	<ul style="list-style-type: none"> Verbund muss im HVV vertreten sein Durchlässigkeit der Tarife sicherstellen und kommunizieren

<p>Auftreten ggü. anderen Organisationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schlagkräftigeres Auftreten ggü. den Verkehrsunternehmen und deren Verbänden • Einheitliches Auftreten ggü. Interessensverbänden (z. B. Behinderten-, Fahrgastverbänden) • Stärkere Position ggü. Fach-, Landes- und Bundespolitik 	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Abstimmung von Prioritäten/Qualitäten • Abgestimmte und damit gestärkte Interessensvertretung (z. B. bei Gesetzesänderungen, Anträgen) • Abgestimmte Position ggü. Schulbehörden
<p>Umgang mit gesetzlichen Vorgaben/Änderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Effizienter Einsatz von Ressourcen • Nutzung von gebündelter Fachkompetenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung der Sachverhalte und gemeinsame Erarbeitung von Positionen • Gemeinsame Erarbeitung von Stellungnahmen und Vorlagen • Erarbeitung von Leitfäden, Handlungsempfehlungen
<p>Organisation Verkehrsverbund (siehe Tabelle 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der vorhandenen Strukturen (keine zusätzliche Gesellschaft) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umwandlung der LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.sh GmbH) • Anpassung der vorhandenen Gremienstruktur (u. a. Bevollmächtigung der Gesellschaftervertreter, Gremienordnung)

Notwendige Schritte zur Gründung eines Verkehrsverbundes

Gremien und Organisation	alt	neu
Name der Organisation	<ul style="list-style-type: none"> LVS 	<ul style="list-style-type: none"> Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (GmbH) nah.sh
Aufsichtsrat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Muss der GV empfehlen, die LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein umzuwandeln
Gesellschafterversammlung	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher Bevollmächtigung sicherstellen bzw. verbindlicher vereinbaren Beschließt über die Umwandlung
Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Zusammensetzung noch mal anschauen
Verkehrspolitischer Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig
Gremien des Verbundes	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabenträgerrunde 	<ul style="list-style-type: none"> „Verbundausschuss“ (zentrales Gremium mit mehr Verbindlichkeit) Zusammenarbeit der Verbundpartner vertraglich regeln Mandatierung der Mitglieder, Stimmrechte (wie bisher, formalisiert), HVV-Kreise berücksichtigen Vertretung von Mitgliedern in Arbeitskreise Empfehlungen an AR bzw. GV möglich Zusammenarbeit vertraglich vereinbaren (Rolle HVV-Kreise, gemeinsame Ziele, Abstimmung, etc.)
Tarifausschuss SPNV	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher
Weitere beratende Gremien	<ul style="list-style-type: none"> Runder Tisch Barrierefreiheit Fahrgastbeirat 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig

	<ul style="list-style-type: none"> • sonstige 	
Arbeitskreise	<p>Arbeitskreise mit anderen Institutionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • AK Kommunikation • Gemeinsamer Ausschuss SH-Tarif 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben neu definieren • Verankerung gemäß ÖPNVFinVO klären • Vertretung in den Arbeitskreisen vereinbaren • Bedarf an neuen Arbeitskreisen prüfen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • Je Verbund-AT jährlich 50 T€ Zuschuss, die zweckgebunden an den Verbund weitergeleitet werden, Rest komm. Mittel wie vorher • Anpassung ÖPNVFinVO
HVV-Gremien	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenträgerrunde • Aufsichtsrat 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Änderung, klären, wer den nah.sh-Verbund vertritt



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2013/180
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	18.12.2013
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein und Neuaufstellung der Regionalpläne			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Fortschreibung des Landesentwicklungsplans

In der Landesplanung haben die Arbeiten für die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP) begonnen. Der neue Plan soll Ende 2016 den LEP 2010 ersetzen und die Perspektiven für Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2030 aufzeigen.

Wesentlicher Bestandteil des neuen LEP soll die Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 werden, die bis September 2014 erarbeitet wird. Sie soll eine Leitidee sowie Visionen und Entwicklungsperspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 vorgeben und insbesondere auch Strategien und konkrete Handlungsansätze aufzeigen. Themen sind u.a. Energieversorgung (Stromnetze, Wärmeplanung, Geothermie, Energiespeicher, Fracking), Einzelhandel (Anpassung Beeinträchtigungsverbot und Integrationsgebot) und Klimaanpassung.

Die Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 findet sich in Teil A des fortzuschreibenden LEP wieder, während Teil B die Ziele und Grundsätze der Raumordnung enthalten wird. Insbesondere durch den Teil A soll der LEP zu einem visionären wie auch handlungs- und umsetzungsorientierten Leitplan der Landesregierung werden und damit mehr als nur ein Fachplan der Raumordnung sein.

Meilensteine:

- Bis Herbst 2014 soll der Entwurf des LEP einschließlich der Landesentwicklungsstrategie 2030 erarbeitet werden.
- Ende 2014 soll die Landesregierung den Entwurf des LEP beraten.
- Im Frühjahr 2015 soll das öffentliche Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zum Entwurf des LEP stattfinden.
- Vom Sommer 2015 bis zum Frühjahr 2016 sollen die Stellungnahmen aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren ausgewertet und der Planentwurf überarbeitet werden.
- In der 2. Jahreshälfte 2016 soll der überarbeitete Plan abgestimmt und von der Landesregierung unter Zustimmung des Schleswig-Holsteinischen Landtags beschlossen werden.
- Anschließend Veröffentlichung des neuen Landesentwicklungsplans im Gesetz- und Verordnungsblatt.
- Ende 2016 soll der neue LEP in Kraft treten.

Neuaufstellung der Regionalpläne

In Schleswig-Holstein werden in den nächsten Jahren alle Regionalpläne neu aufgestellt. Statt bislang fünf soll es im Land zukünftig aber nur noch drei Regionalpläne geben.

Die Regionalpläne sollen in etwa zeitgleich und möglichst parallel zum LEP Schleswig-Holstein entstehen. Dieser wird zurzeit fortgeschrieben. Gebietskulisse für die Regionalpläne werden die drei neuen Planungsräume sein, die zurzeit im Rahmen der Neufassung des Landesplanungsgesetzes festgelegt werden.

Die Regionalpläne beinhalten für die jeweiligen Planungsräume die sogenannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Wesentliche Vorgaben dafür liefert der LEP. Die Regionalpläne konkretisieren diese und setzen sie bezogen auf den jeweiligen Planungsraum um. Die Ziele und Grundsätze müssen von allen öffentlichen Planungsträgern beachtet bzw. berücksichtigt werden, insbesondere von den Gemeinden bei ihrer Bauleitplanung.

Die neuen Regionalpläne sollen – wie auch der neue LEP – strategischer und umsetzungsorientierter ausgerichtet werden als die bisherigen Pläne und besonders die regionalen Entwicklungsstrategien berücksichtigen.

Die Regionalpläne werden vom Land Schleswig-Holstein erstellt, genau genommen von der Landesplanungsbehörde, die zum Geschäftsbereich des Ministerpräsidenten gehört. Die Regionalpläne sollen im offenen Dialog mit kommunalen und regionalen Akteuren entstehen, die bereits in die Vorbereitung und Erarbeitung der Planentwürfe einbezogen werden.

Dazu werden folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- **Planerforum**
Im bereits stattgefundenen ersten Planerforum am 18. November 2013 in Rendsburg wurde zu den Regionalplänen ein fachlicher Austausch zwischen Planerinnen und Planern der Landesplanung, der Kreise und kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden geführt. Eine Dokumentation mit den Ergebnissen der Veranstaltung soll in Kürze auf der Homepage der Staatskanzlei veröffentlicht werden. Ein weiteres Planerforum ist für das erste Halbjahr 2014 geplant.

- **Regionalkonferenzen**

Als regionale Informationsplattformen für die Aufstellung der Regionalpläne sollen auch die Regionalkonferenzen zur Landesentwicklungsstrategie dienen, die im Frühjahr 2014 stattfinden werden (am 26. März 2014 in Schleswig, am 2. April 2014 in Kiel und am 3. April 2014 in Itzehoe).

- **Themenbezogene Workshops und Veranstaltungen**

In Workshops und Veranstaltungen sollen Einzelthemen der Regionalpläne mit Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunalverwaltung und -politik vertieft und diskutiert werden.

Meilensteine:

- Ende 2015 soll die Landesregierung die Entwürfe der Regionalpläne beraten.
- Im Frühjahr 2016 soll das öffentliche Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zu den Entwürfen der Regionalpläne stattfinden.
- Vom Sommer 2016 bis zum Frühjahr 2018 sollen die Stellungnahmen aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren ausgewertet und die Planentwürfe überarbeitet werden.
- In der zweiten Jahreshälfte 2018 sollen die überarbeiteten Pläne abgestimmt und beschlossen werden.
- Ende 2018 sollen die neuen Regionalpläne in Kraft treten.



Landesentwicklungsstrategie SH 2030 i.R. der Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein

Frank Liebreuz

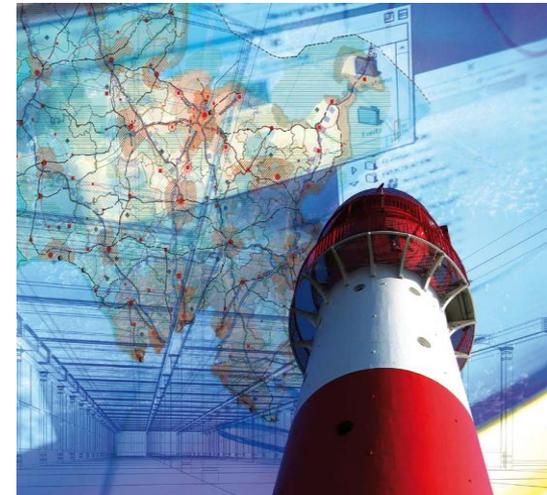




Aufbau LEP 2016

Teil A - Landesentwicklungsstrategie 2030

Teil B - Ziele und Grundsätze der RO





Warum eine Landesentwicklungsstrategie S-H 2030?

Um

- den Herausforderungen und Entwicklungstrends zu begegnen,
- eine Vision für die Zukunft des Landes zu haben,
- vielfältige Strategieansätze im Land zu bündeln,
- gleichzeitig eine Wachstumsstrategie zu haben,
- den Akteuren und der Landesregierung einen Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe zu bieten,
- die Stärken des Landes besser vermarkten zu können.

Kurz um: Um die Kräfte, Ressourcen und eigenen Handlungsspielräume im Land besser zu nutzen!





Struktur der Landesentwicklungsstrategie





Prozessorganisation

▪ Beraterteam



> Unterstützung bei der Erarbeitung der LES

▪ Strategische Partnerschaft



Schleswig-Holstein
Flensburg · Kiel · Lübeck



Schleswig-Holsteinischer
Landkreistag



> Gemeinsame Erarbeitung und Umsetzung der LES (partnerschaftlicher Ansatz)

▪ Zukunftsrat

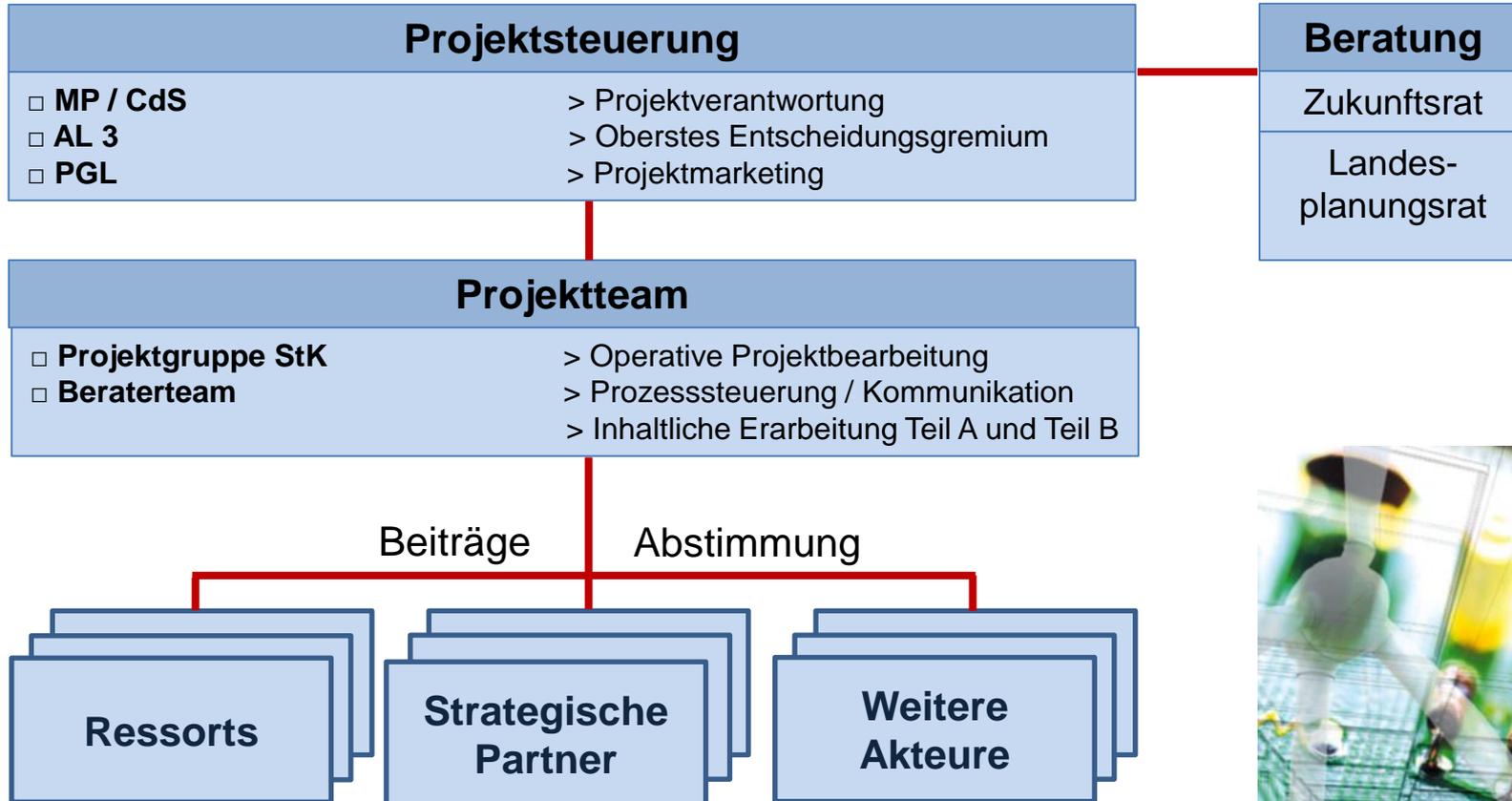
- Ministerpräsident Torsten Albig
- Bischöfin Kirsten Fehrs, Sprengel Hamburg und Lübeck
- Susanne Wiegand, Geschäftsführerin Nobiskrug GmbH
- Irene Johns, Vorsitzende des Kinderschutzbundes SH
- Prof. Dr. Ulrich Reinhardt, Stiftung für Zukunftsfragen, HH
- Prof. Dr. Henning Klodt, Institut für Weltwirtschaft, Kiel
- Max Schön, Max Schön AG, Lübeck
- Prof. Dr. Olav Hohmeyer, Universität Flensburg
- Prof. Dr. Harald Welzer, Universität Flensburg

> Unabhängiges Beratergremium des MP





Projektorganisation





Strategieprozess

Bürger-
kongress

(Aufgaben-
heft)

Juni 2013





Strategieprozess



Grundlagen

- Zentrale Herausforderungen
- Positionsbestimmung und Potenziale
- Erste strategische Ansätze
 - „Lebensqualität“ als Orientierungsrahmen und Maßstab
 - „Lebenswertes SH“ als programmatisches Ziel
 - Handlungsprinzipien
 - Spezifische Zielstellungen





Fokussierung auf Schwerpunkte

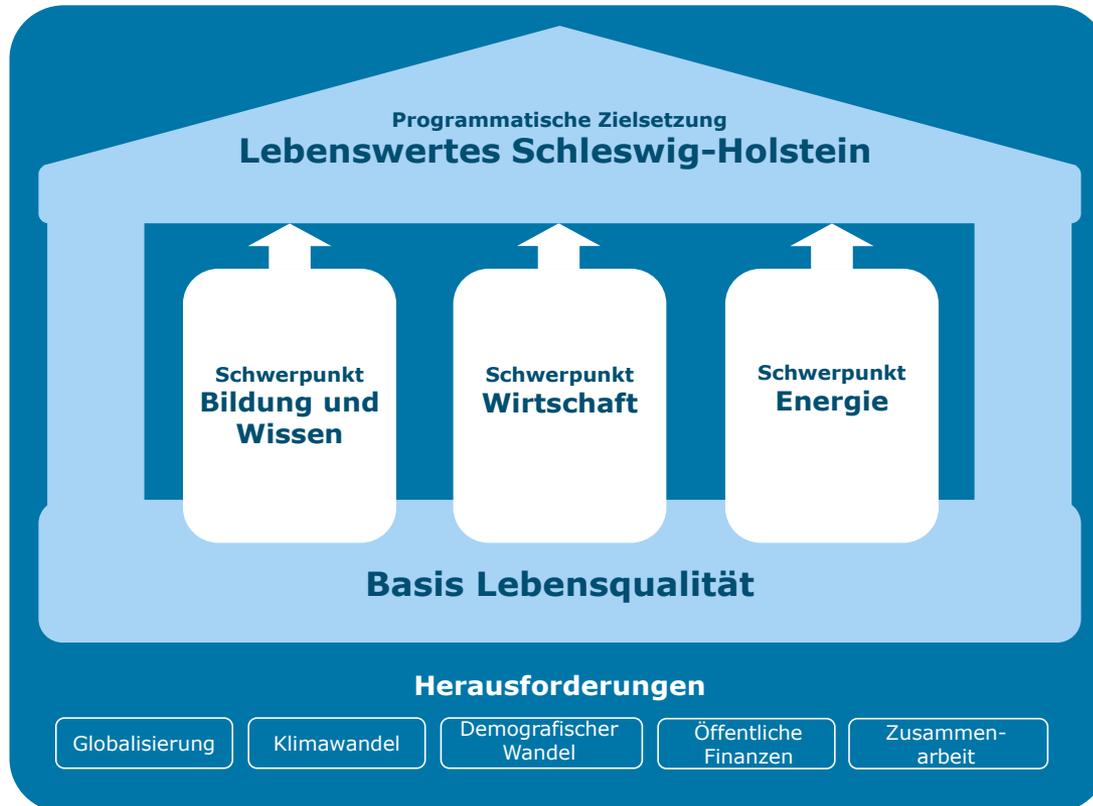


Abb: Rambøll Management Consulting





Strategieprozess



Zielstellung

- Darstellung von Entwicklungsrichtungen
- Einholen von Meinungen und Vorstellungen
 - Landesplanungsrat (02.12.)
 - Zukunftsrat (09.12.)
 - Online-Befragung der Fachakteure (Dez.- Jan.)





Strategieprozess



Zielstellungen

- Präsentation und Diskussion der Zukunftsbilder
- Ermittlung erster strategischer Handlungsansätze
- Sammlung von Beiträgen zur Umsetzung der Ansätze





Strategieprozess

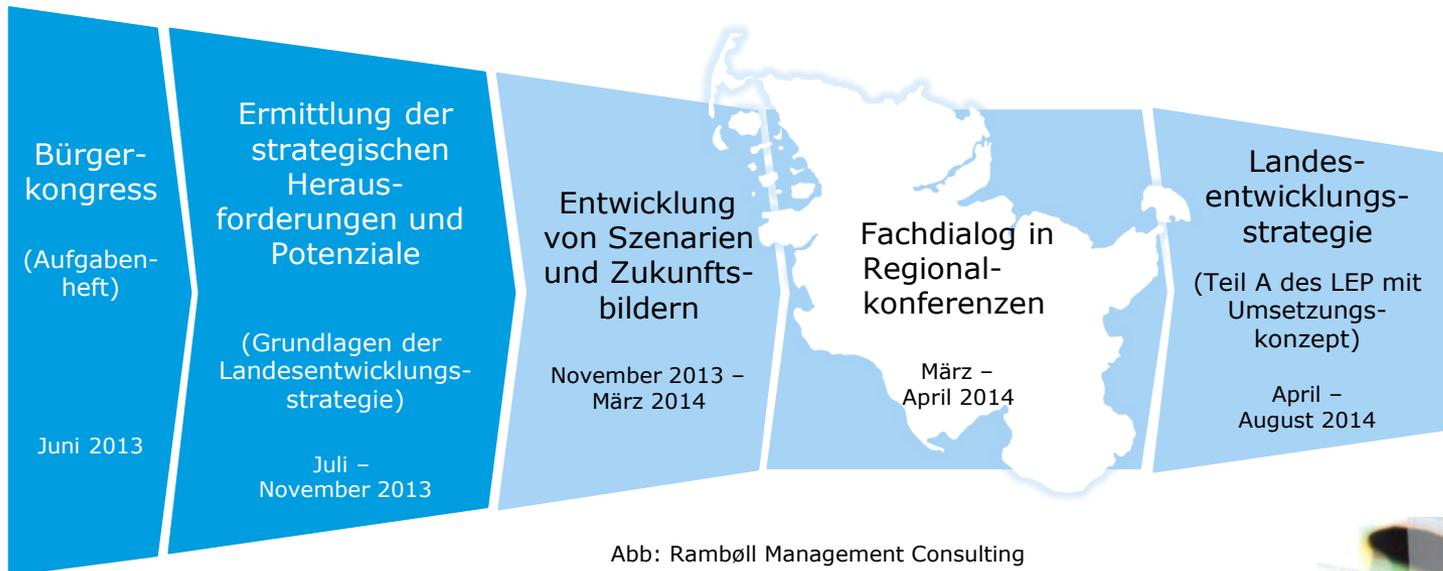


Abb: Rambøll Management Consulting

Zielstellung

- Formulierung der eigentlichen Strategie
- Identifizierung von Schlüsselvorhaben als Impulsgeber
- Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes





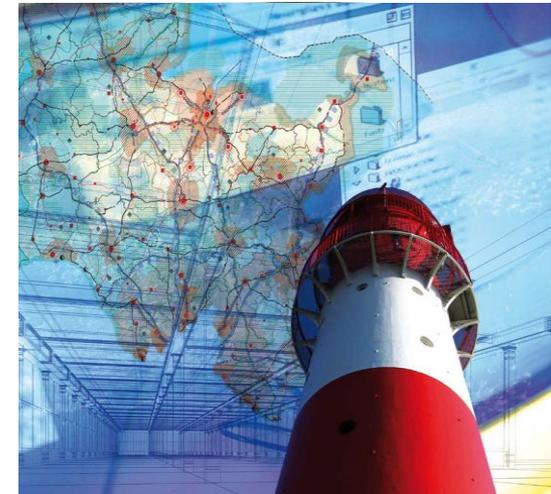
Teil B – Ziele und Grundsätze

Anpassung

- an entwicklungspolitische Zielsetzungen der Landesregierung
 - an neue Fachplanungen
 - an neue Entwicklungen
- > Fortschreibung und keine Neuaufstellung!

u.a.

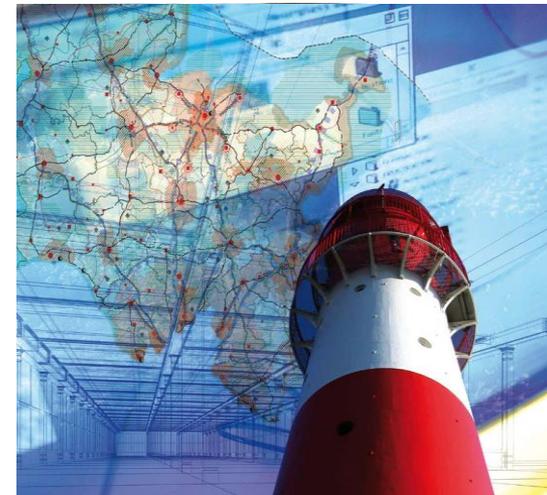
- Energieversorgung (u.a. Stromnetze, Wärmeplanung, Geothermie, Energiespeicher, Fracking)
- Einzelhandel (u.a. Anpassung Beeinträchtigungsverbot und Integrationsgebot)
- Klimaanpassung (u.a. HWRM-RL)





Weiteres Vorgehen beim LEP

2013	2014	2015	2016
Fortschreibung des Landesentwicklungsplans			
Vorbereitungs- und Dialogphase	Entwurfserarbeitungsphase	Beteiligungs-, Auswertungs- und Überarbeitungsphase	Abschlussphase



Landesentwicklungsstrategie SH 2030 i.R. der Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein

Frank Liebreuz



Frank Liebreuz
Staatskanzlei Schleswig-Holstein
Abteilung Landesplanung, Personal, Haushalt

Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel
Telefon: 0431 / 988-1734
Fax: 0431 / 988 611-1734
frank.liebreuz@stk.landsh.de
www.landesplanung.schleswig-holstein.de



Neuaufstellung der Regionalpläne in Schleswig-Holstein

– Planerforum am 18.11.2013 in Rendsburg –

Katharina Kriston, Leiterin des Referates
„Regionalentwicklung und Regionalplanung“

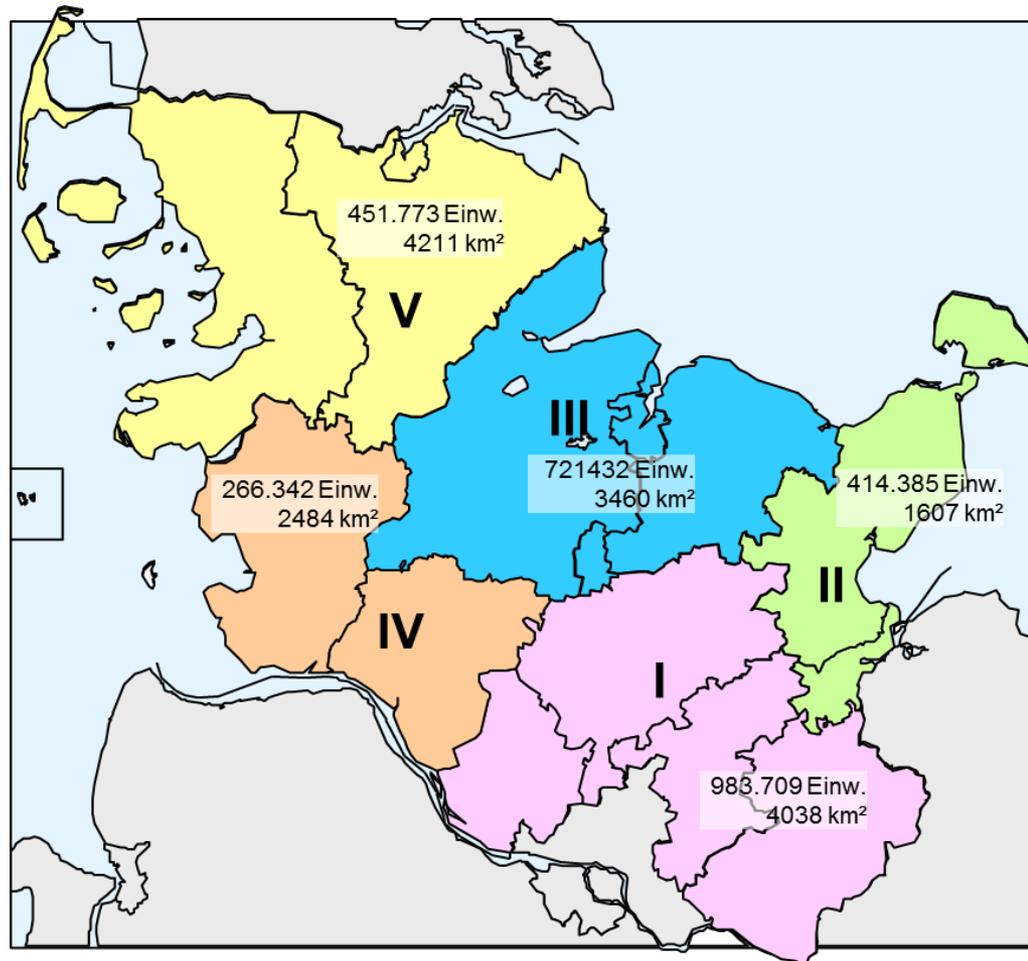


Gliederung

- Zuschnitt der Planungsräume
- Gliederung der Regionalpläne
- Inhalte der Regionalpläne
- Organisatorisches Vorgehen
- Zeitliches Vorgehen
- Vorbereitungs- und Dialogphase
- Nächste Arbeitsschritte

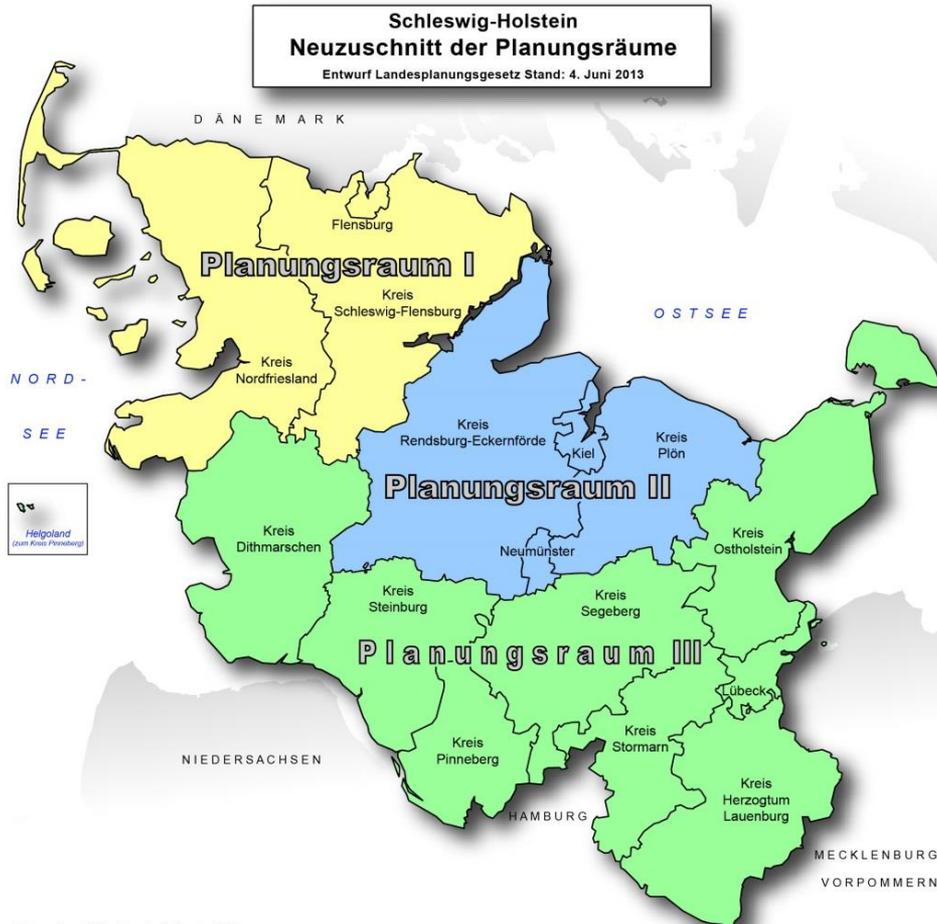


Aktueller Zuschnitt der Planungsräume





Planungsräume – Kabinettsbeschluss 04.06.2013



- **Beibehaltung der jetzigen Planungsräume III (Kiel-Region) und V (Landesteil Schleswig)**
- **Abbildung der SH Kreise und Städte der MRH in einem PLR; Ausnahme: NMS**



Gliederung der Regionalpläne

Teil A – Regionale Entwicklungsstrategien

Teil B – Ziele und Grundsätze

1. Entwicklung der Raumstruktur
2. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung
3. Wirtschaftliche Entwicklung und wirtschaftsnahe Infrastruktur
4. Entwicklung der Daseinsvorsorge
5. Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

sowie Umweltbericht





Teil A – Regionale Entwicklungsstrategien

u. a.:

- Regionale Rahmenbedingungen (z. B. demographischer Wandel)
- Berücksichtigung der Landesentwicklungsstrategie auf regionaler Ebene
- Aufgreifen von regionalen Strategien (z. B. regionale Entwicklungskonzepte)



Teil B – Ziele und Grundsätze

1. Entwicklung der Raumstruktur

u. a.:

- Übernahme der Aussagen des LEP zu Ordnungsräumen, Ländlichen Räumen, Landesentwicklungsachsen
- Konkretisierung der Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen



Teil B – Ziele und Grundsätze

2. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

u. a.:

- Festlegung der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete von zentralörtlich eingestuften Gemeinden
- Festlegung von Gemeinden mit besonderen Funktionen
- Abgrenzung von Siedlungsachsen
- Aussagen zur Wohnungsversorgung
- Festlegung von Standorten für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen
- Beschreibung der Nahbereiche



Teil B – Ziele und Grundsätze

3. Wirtschaftliche Entwicklung und wirtschaftsnahe Infrastruktur

u. a.:

- Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe
- Konkretisierung der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung und Abgrenzung der Eignungsgebiete für Tourismus und Erholung sowie Festlegung der Kernbereiche für Tourismus und / oder Erholung
- Übernahme der Teilfortschreibungen Windenergie
- (zeichnerische) Darstellung der regionalen Verkehrsinfrastruktur



Teil B – Ziele und Grundsätze

4. Entwicklung der Daseinsvorsorge

u. a.:

- wo möglich: Konkretisierung der LEP-Festlegungen zu den Bereichen Bildung, Gesundheit, Pflege, Betreuung und Sport sowie Ver- und Entsorgung



Teil B – Ziele und Grundsätze

5. Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

u. a.:

- Festlegung von Vorranggebieten für den Naturschutz und Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft
- Festlegung von Regionalen Grünstreifen und überörtlich bedeutsamen Grünstreifen
- Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Grundwasserschutz
- Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz
- Konkretisierung von raumordnerischen Zielen für einzelne Küstenschutzmaßnahmen und Deichlinien



Teil B – Ziele und Grundsätze

Außerdem:

ggf. ergänzende Aussagen und Erfordernisse für Festlegungen und Konkretisierungen aus der laufenden Fortschreibung des Landesentwicklungsplans für den Teil B



Interne Organisation

Federführung und Verantwortung für die Neuaufstellung der Regionalpläne liegt bei der Landesplanung

- landesplanungsinterne Projektgruppe für planungsraumübergreifende Themen und Vorarbeiten
- Federführung für die einzelnen Regionalpläne bei den Regionalreferenten
- Abstimmung mit den betroffenen Ressorts



2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fortschreibung des Landesentwicklungsplans					
Vorbereitungs- und Dialogphase	Entwurfserarbeitungsphase	Beteiligungs-, Auswertungs- und Überarbeitungsphase	Abschlussphase		
Neuaufstellung der Regionalpläne					
Vorbereitungs- und Dialogphase	Fortsetzung Dialogphase und Entwurfserarbeitungsphase		Beteiligungs-, Auswertungs- und Überarbeitungsphase		Abschlussphase



Aktualisierung und Erstellung von Planungsgrundlagen

Abstimmung mit den Fachbehörden u. a. zu folgenden Planungsgrundlagen:

- Erstellung eines Fachbeitrags „Rohstoffsicherung“ (Federführung beim LLUR, Fertigstellung bis Mitte 2015 geplant)
- Aufstellung von regionalen Teilpläne des Landschaftsprogramms durch das MELUR
- Aktualisierung der statistischen Grundlagen zum touristischen Angebot und Nachfrage (auf der Basis des Kapazitätsmonitorings des Instituts für Tourismus und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT); Anfang 2014)
- Bevölkerungs- und Haushaltsvorausberechnung (auf Basis der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und Länder, vorgesehen für Ende 2014)



Weitere Planungsgrundlagen als Input für die Regionalpläne

Initiierung, Begleitung und Berücksichtigung u. a. der folgenden Planungsgrundlagen:

- Kreisweite und kreisübergreifende Gewerbeflächenkonzepte (z. B. im Rahmen der Regionalen Entwicklungskonzepte)
- Interkommunale Vereinbarungen und Stadt-Umland-Konzepte
- Regionale Konzepte zur Daseinsvorsorge und Wohnungsraumentwicklung
- Ggf. weitere regionale Konzepte zu Verkehr/Mobilität, Klima/Energie, Bildung etc.



Beteiligung während der Vorbereitungs- und Dialogphase

- Regionalkonferenzen zur Landesentwicklungsstrategie
→ drei Veranstaltungen Ende März / Anfang April 2014
- Planungsraumübergreifendes Planerforum zum fachlichen Austausch mit der kommunalen Ebene auf Arbeitsebene → 2 mal im Jahr
- Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte zur frühzeitigen Berücksichtigung der regionalen Belange (Einbeziehung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden) nach § 9 LaplaG-Entwurf
- Themenbezogene Workshops und Veranstaltungen
- Fach- und Abstimmungsgespräche mit betroffenen Behörden → nach Bedarf



Inhalte und Beteiligung

- z. B.:
- Fortführung der Ressortbeteiligung zu einzelnen Fachplanungen (z. B. Verkehr, Grundwassersicherung, Hochwasser- und Küstenschutz)
 - Erste planungsraumbezogene Gespräche mit den Kreisen und kreisfreien Städten Anfang 2014
 - Erarbeitung erster Entwurfstexte zu einzelnen Kapiteln
 - Überprüfung der Nahbereichstexte
 - Statistische Auswertungen zu Tourismus und Erholung und erste Entwürfe zu zeichnerischen Festlegungen



Inhalte und Beteiligung

2. Planerforum im ersten Halbjahr 2014

- Information über die Landesentwicklungsstrategie, die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans und der Neuaufstellung der Regionalpläne
- Austausch zu planungsraumübergreifenden Themen
- Teilnehmer: Verwaltungsvertreter der Kreise, kreisfreien Städte, kreisangehörigen Städte und Gemeinden

Workshops und Fachveranstaltungen zu regionalplanungsrelevanten Themen, z. B.

- Bevölkerungsentwicklung und Daseinsvorsorge
- Siedlungsentwicklung / Innenentwicklung
- Tourismus und Erholung
- Klima / Energie
- Teilnehmer: Vertreter von Kommunalverwaltung und -politik, Verbände, etc.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Regionalplanung 2.0: Aktuelle Trends und Herausforderungen

Impulsvortrag von Dr. Axel Priebes

Honorarprofessor an der Universität Kiel
Erster Regionsrat der Region Hannover

am 18. November 2013 in Rendsburg
beim 1. Planerforum Schleswig-Holstein

Gliederung des Vortrags

1. Gesellschaftlicher und demographischer Wandel
 2. Aktuelle Trends und Herausforderungen
 3. Spezielle Herausforderungen in Schleswig-Holstein
 4. Neue Bedeutung für bewährte regionalplanerische Instrumente
 5. Neue Wege und Experimentierfelder
 6. Beispiele Strategie und Zukunftsbilder
-

Gesellschaftlicher und demographischer Wandel

- Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Handlungsmustern
- Keine pauschalen Vereinfachungen zum demographischen Wandel!
- Wachsen und Schrumpfen liegen häufig eng beieinander
- Öffentlicher Gestaltungsanspruch wiederentdeckt: Privatisierung kein Allheilmittel
- Starkes zivilgesellschaftliches Engagement in Einzelfragen der Regionalentwicklung
- Infragestellung förmlicher Planungs- und Entscheidungsverfahren



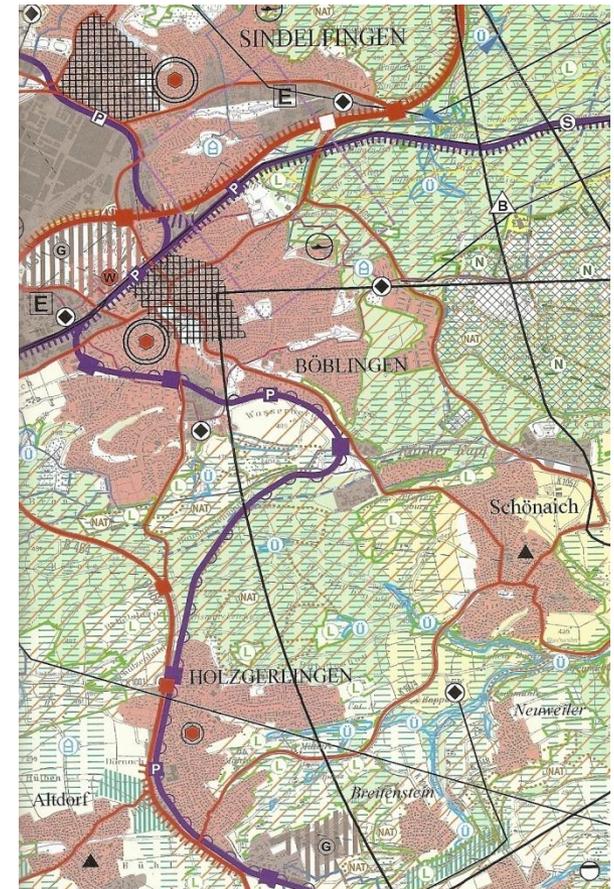
Aktuelle Trends und Herausforderungen in der Regionalplanung (1)

Formale Aspekte:

- „Schlanker Regionalplan“ nicht mehr im Mittelpunkt
- Komplexität der Pläne nimmt zu
- Regionalplanung muss eine immer umfangreichere Rechtsprechung beachten
- erhöhte Anforderungen an Abwägung, Entscheidung und Begründung (z. B. Windkraft, Einzelhandel)

Inhaltliche Aspekte

- Strategische Ansätze für die Regionalentwicklung gewinnen an Bedeutung
- Außenbereich im Stress



Quelle: Region Stuttgart

Aktuelle Trends und Herausforderungen in der Regionalplanung (2)



Aktuelle Trends und Herausforderungen in der Regionalplanung (3)

- Stärkeres Bewusstsein für Endlichkeit der Fläche
- Innenentwicklung
- Bewältigung des Klimawandels und Energiewende als Auftrag
- Demographischer Wandel muss immer mitgedacht werden, z. B. beim Thema „Nahversorgung“
- Weiterhin Nachfrage nach Bauflächen, aber differenziert nach Standorten
- Breitbandversorgung als Lebensadern der Fläche



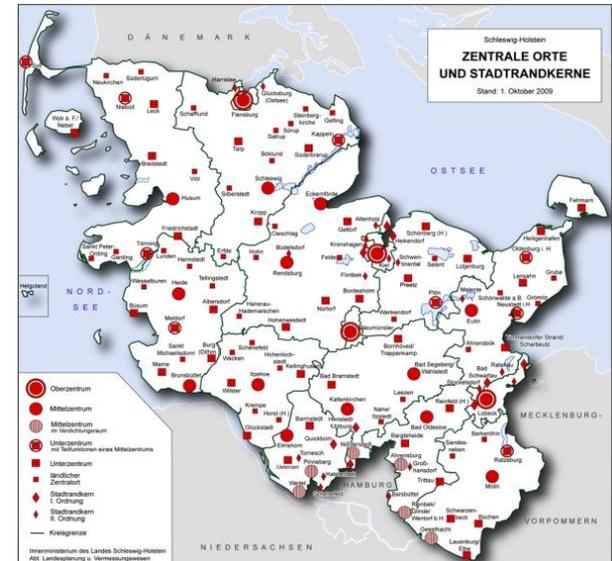
Spezielle Herausforderungen in Schleswig-Holstein

- Inhaltliche Abschtichtung zwischen Landes- und Regionalplanung mit deutlich vergrößerten Planungsräumen
- Planungsregion ist nicht Entscheidungs- und Handlungsebene
- Dominanz Hamburgs für weite Teile des Landes
- Alle Planungsräume haben Küsten
- Kleinteilige Gemeindestruktur
- Verflechtungen mit Dänemark



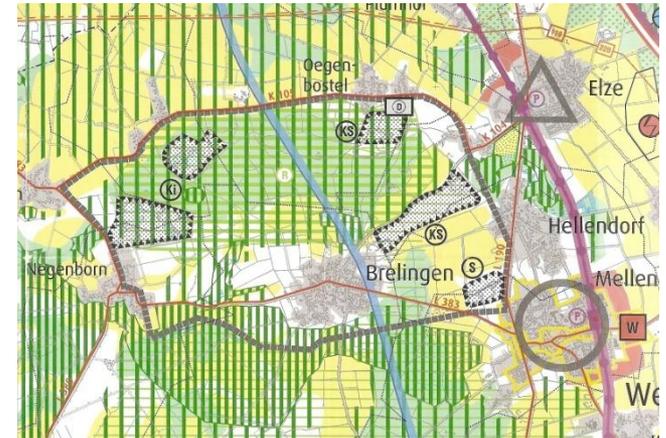
Bewährte regionalplanerische Instrumente: Zentrale-Orte-System

- Wichtiges Instrument für die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse
- Gibt Orientierung für Handel sowie öffentliche und private Dienstleistungen
- SH: Finanzielle Dotation
- Abstimmung des ÖPNV-Netzes auf die Erreichbarkeit der Zentralen Orte
- Verbindliches Steuerungsinstrument für den großflächigen Einzelhandel
- Rückzugsbastion in Schrumpfräumen
- Image- und Standortfaktor



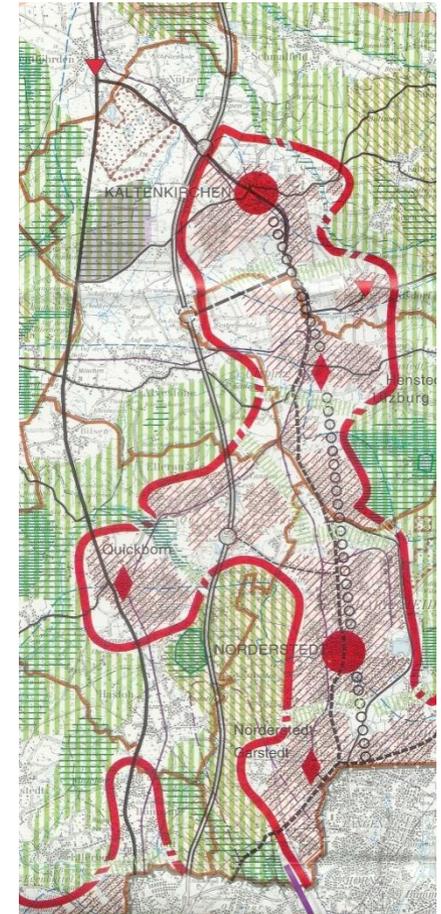
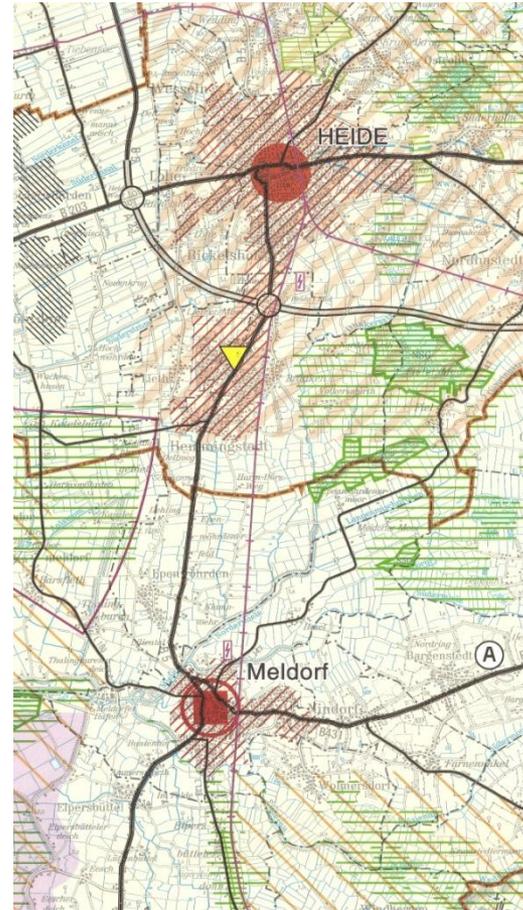
Bewährte regionalplanerische Instrumente: Steuerung des Bodenabbaus

- Konfliktträchtiges Thema
- Festlegung von Flächen zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe
- Differenzierung nach Wertigkeit der Rohstoffvorkommen
- Konzentration und Ausschluss für stark beanspruchte Rohstoffvorkommen in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen



Weitere bewährte regionalplanerische Instrumente

- Standorte und Trassen der technischen Infrastruktur
- Steuerung der Windkraft-Standorte (Konzentration und Ausschluss)
- Vorrangfestlegungen für Flächen, Standorte und Trassen
- Einheit von Siedlungs- und Verkehrsplanung insb. in verdichteten Räumen



Neue Themen und Wege

- Strategieorientierung (später mehr)
 - Neue Konzepte der Beteiligung von öffentlichen und privaten Partnern sowie Bürger/innen (später mehr)
 - Demographiefestigkeit prüfen
 - Politik für ländliche Räume ist auch eine Politik für kleine Städte
 - Stärkere Berücksichtigung der Küstenzonen im Regionalplan (IKZM)
 - Vulnerabilität und Resilienz von Regionen
 - Klimawandel und Klimaschutz: „Klimaoptimierung“ des Regionalplans
-

„Klimaoptimierung“ des Regionalplans

- Anpassung an die Folgen des Klimawandels (**Adaption**)
- Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (**Mitigation**)

Erneuerbare Energien

- Windkraft
- Solarenergie
- Biomasse/Biogas
- Geothermie

Auf die Standortplanung dieser Energieträger hat die Regionalplanung in unterschiedlichem Maße Einfluss



Erneuerbare Energien: Zukunftsaufgabe der Regionalplanung

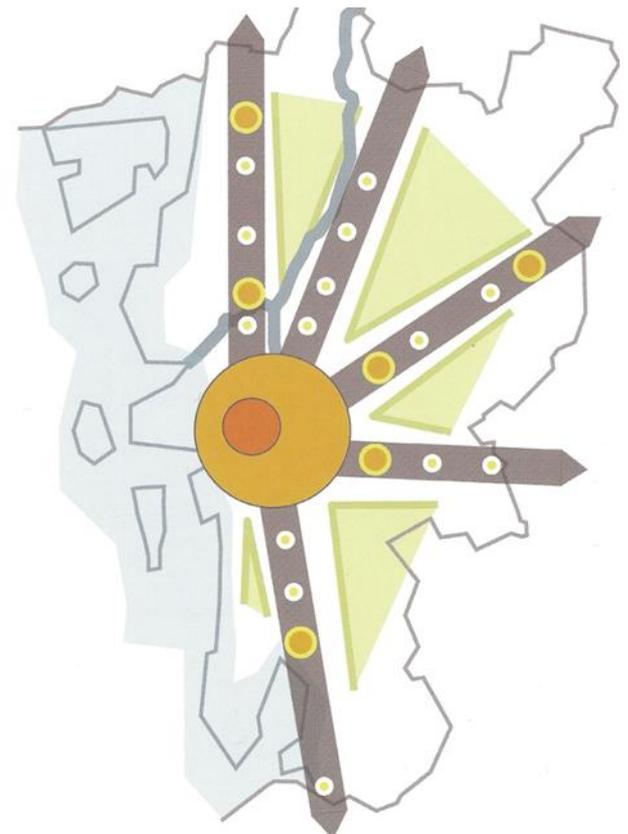
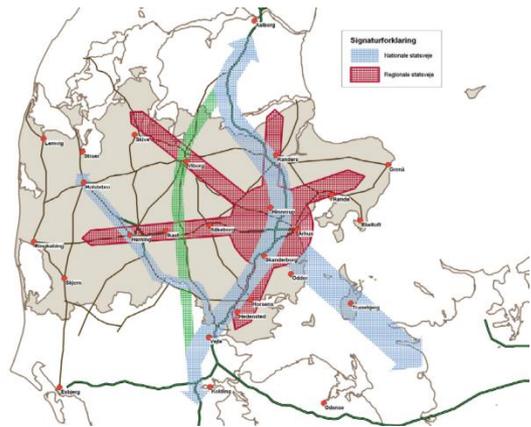


Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Experimentierfelder

- Fokussierung auf inhaltliche Schwerpunktthemen?
 - stärkere Berücksichtigung individueller Herausforderungen in den Regionalplänen?
 - Verzahnung von Stadt-Umland-Konzepten und Regionalplänen?
 - Temporäre Ziele, Zwischennutzungen?
 - Gemeinsame Konzepte mit Dänemark, insb. Flensburg/Flensburger Förde?
-

Illustrationen und Prinzipskizzen

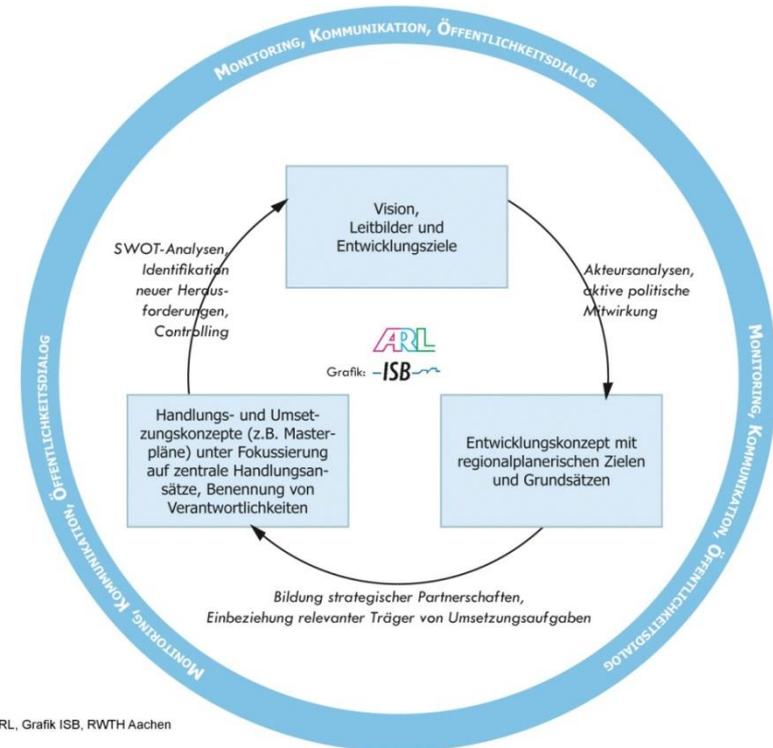


Beispiele:

- Region Syddanmark (DK)
- Region Midtjylland (DK)
- Region Göteborg (S)

Bausteine der strategischen Regionalplanung

- Stärkere Strategie- und Entwicklungsorientierung
- Kreislaufmodell der ARL
- SWOT-Analyse
- vorgelagerter Leitbildprozess mit Öffentlichkeitsbeteiligung
- Entwicklungskonzept, aber kein Verzicht auf Ziele und Grundsätze
- Ergänzung durch Handlungskonzepte (Chance für SH)



Quelle: Darstellung ARL, Grafik ISB, RWTH Aachen

Quelle: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (www.arl-net.de)

Beispiel: Regionaler Entwicklungsplan für die Hauptstadtregion Kopenhagen



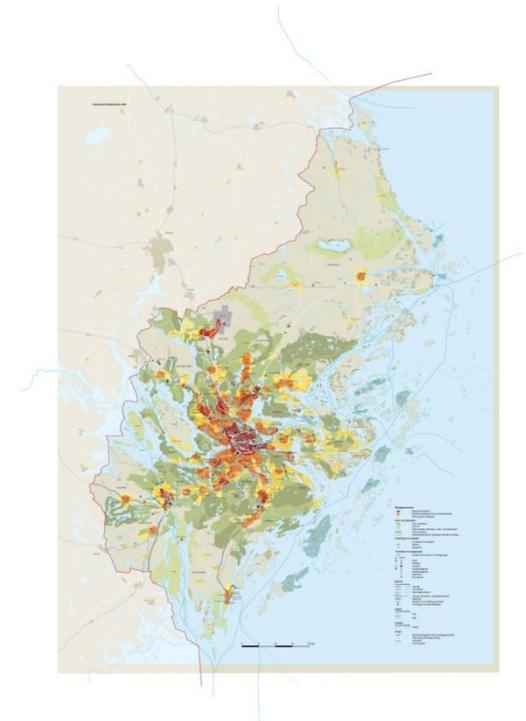
Region
Hovedstaden

For sundhed og
vækst i hovedstaden

- **Vision:** „Im Jahr 2020 haben wir Wettbewerbsfähigkeit und Anziehungskraft so markant erhöht, dass die Hauptstadtregion in Nordeuropa Vorbild für nachhaltiges Wachstum, Wissen und Lebensqualität ist“
- **Ziel:** „Wir wollen die überfachliche Entwicklung unterstützen, indem wir ganzheitlich arbeiten und Zusammenhänge zwischen den vier fachlichen Themen des Regionalen Entwicklungsplans herstellen“
- **4 fachliche Themen:** Wirtschaft, Bildung, Klima und Verkehr
- Jeweils **Ziel, Handlungsfelder und Maßnahmen**

Zukunftsvision und Strategie

Region Stockholm (Regionalplan 2010)



Regionaler Diskurs - auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr



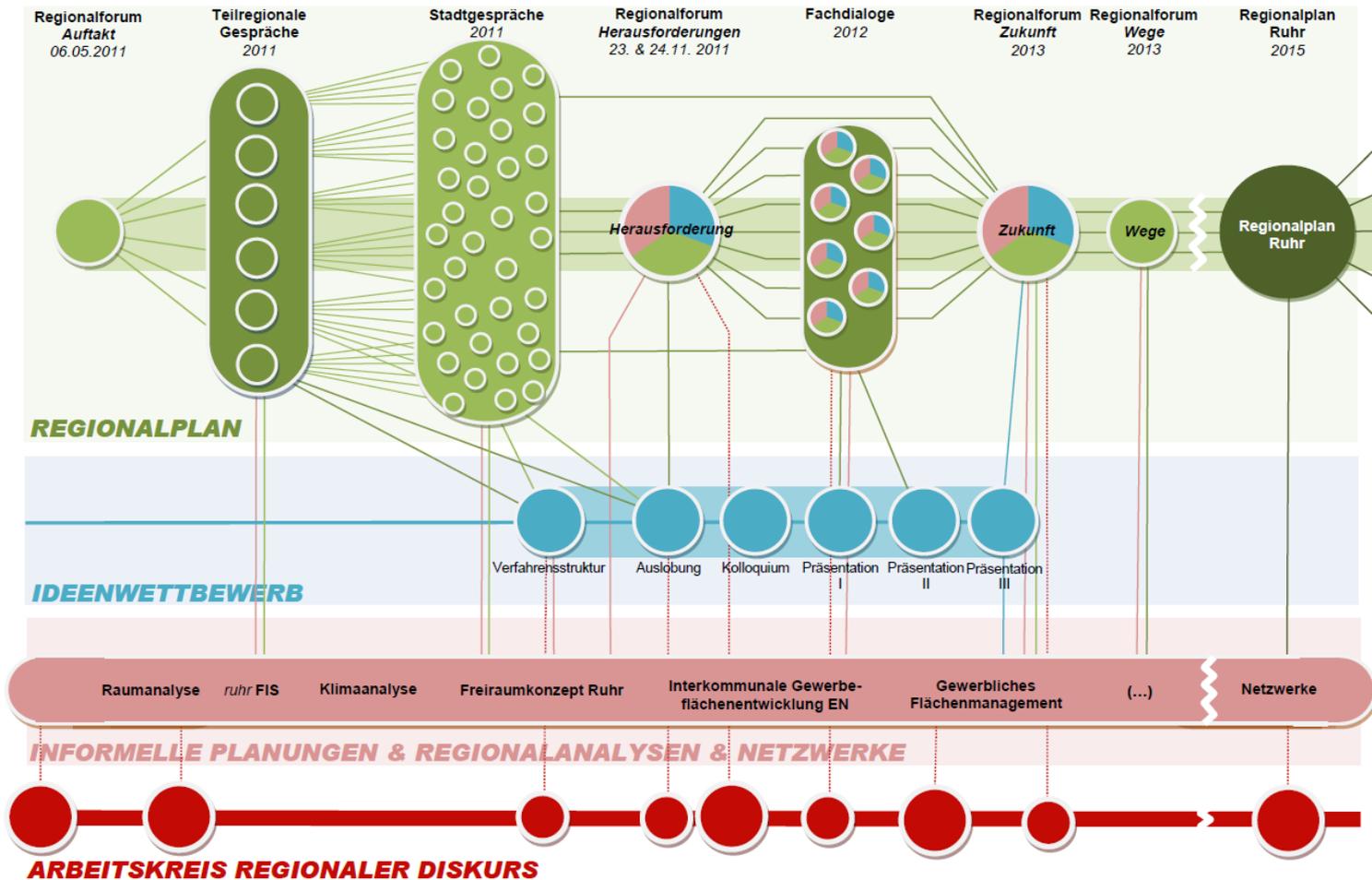
Regionalverband Ruhr

- Projekt: Aufstellung eines Regionalplans für das Ruhrgebiet
- Ende 2011: Regionalforum „Herausforderungen“ (für Kommunen, Wirtschaft, Politik, Verbände), Themen: Wirtschaft, Natürliche Ressourcen, Freiraumentwicklung, Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität, Energieversorgung
- April 2012 bis Januar 2013: Fachdialoge (z. B. Chancengleichheit, regionale Grünzüge, Einzelhandel, Verkehr&Mobilität, Energie&Klima, Freiraum, Kulturlandschaft)
- Ideenwettbewerb Zukunft MetropoleRuhr, Ziel: Impulse von außen, "querzudenken" und Visionen für die Zukunft
- Umfassender Diskursprozess

Regionaler Diskurs zur Zukunft der Metropole Ruhr



Regionalverband Ruhr



Zukunftsbildprozess der Region Hannover



Region Hannover



- Die Region befindet sich derzeit in den Vorarbeiten zur Neuauflistung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) 2015
- Das Zukunftsbild (Leitbild) wird dem neuen RROP vorangestellt und benennt die Grundrichtung der räumlichen Entwicklung für die Laufzeit des neuen RROP bis 2025
- Es soll eng mit den formellen Inhalten des RROP verknüpft werden; es ist Bestandteil des neuen RROP 2015, hat aber einen informellen und orientierenden Charakter



WARUM EIN ZUKUNFTSBILD?

DIE REGION HANNOVER STEHT VOR GROSSEN HERAUSFORDERUNGEN. DAS ZUKUNFTSBILD SOLL EINE ORIENTIERUNG FÜR DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG GEBEN. UND DU KANNST ES MITGESTALTEN.

Bild: Höweler + Yoon Architecture / Squared Design Lab

ZUKUNFTSBILD REGION HANNOVER

GEMEINSAM DIE ZUKUNFT DER REGION ENTWERFEN.



Region Hannover



Kernthemen der öffentlichen Diskussion



- Klimaschutz und Klimavorsorge (Die klimagerechte Region)
- Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze (Die starke Wirtschaftsregion)
- Siedlungsentwicklung und Verkehr (Sparsam mit der Fläche umgehen)
- Daseinsvorsorge und Demografischer Wandel (Lebensqualität und Versorgung)
- Freiraumschutz und Kulturlandschaften (Die nachhaltige Region)

Auftakt, 4 öffentliche Dialogforen und Abschlussveranstaltungen



7 Zukunftsbilder Region Hannover 2025



Faire Chancen für alle von Jung bis Alt
Demografischen Wandel gestalten –
Lebensqualität für alle sichern



Starke Wirtschaftsregion mit Zukunftsprofil
Beschäftigung fördern – Standortqualitäten
stärken – nachhaltig wirtschaften

7 Zukunftsbilder Region Hannover 2025

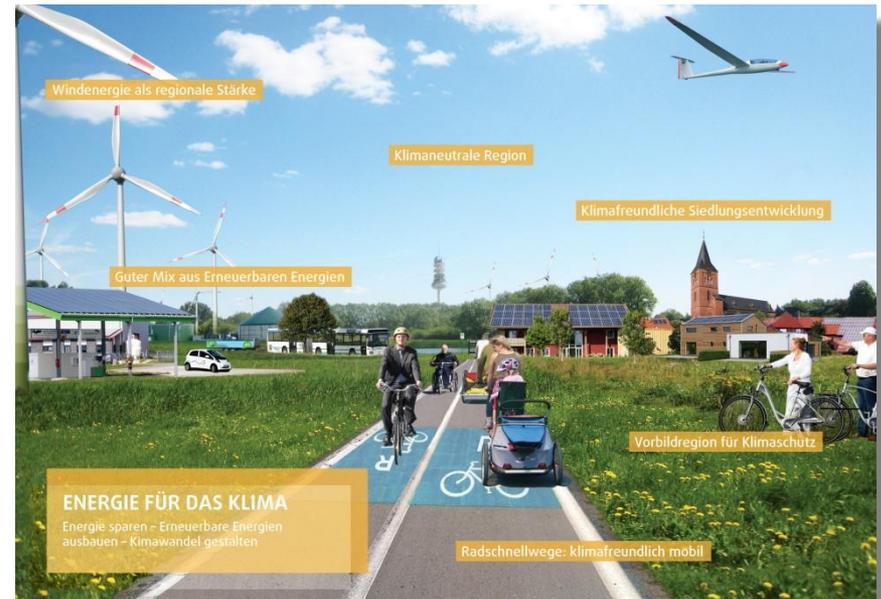


Vitale Städte, lebendige Dörfer, lebenswerte Region
Kompakte Zentren stärken – Erreichbarkeit in der
gesamten Region sichern – wenig Fläche verbrauchen

7 Zukunftsbilder Region Hannover 2025



Durchgrünte Stadtregion
Natur und Landschaft schützen –
Freiräume vernetzen –
vielseitige Naherholungsmöglichkeiten
bieten



Energie für das Klima
Energie sparen – Erneuerbare Energien
ausbauen – Klimawandel gestalten

7 Zukunftsbilder Region Hannover 2025



Mobilität für alle

Verkehr intelligent gestalten –
umweltfreundliche Mobilität fördern –
kurze Wege ermöglichen



Zukunft durch Zusammenarbeit

Qualitäten durch Kooperationen steigern –
Ausgleich in der Region sichern –
Beteiligungskultur ausbauen

Erste Erkenntnisse aus dem Zukunftsbildprozess Region Hannover



Region Hannover



- Auftaktveranstaltung, Foren und Internet: Prozess stößt auf Interesse, vor allem bei bereits engagierten Bürger/innen
- Differenzierte Beteiligungsangebote (Dialogforen, Internet) bieten neue Zugänge zum Thema regionale Planung
- Veranstaltungen vor Ort (auch an ungewöhnlichen Orten) sind unverzichtbar für regionale Debatte
- Ansprechpartner aus der Zivilgesellschaft für regionale Organisation nicht immer leicht zu finden, selektive Teilnehmerschaft?
- Regionale Presse und Medien zeigen unterschiedliches Interesse

Spannungsfelder bei der Aufstellung der Regionalpläne

- Den Raum ganzheitlich betrachten – aber Fokussierung auf zentrale Zukunftsthemen
- Gesellschaftliche Perspektiven aufzeigen – aber räumliche Verankerung und Auswirkungen aufzeigen
- Perspektiven illustrieren und Zukunftsbilder erzeugen – aber konkreten und realistischen regionalen Zukunftskorridor bestimmen
- Vision und Strategien entwickeln, aber Handlungsfelder definieren und Schnittstellen zur Umsetzung und Leitprojekte definieren



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Bei Rückfragen: axel.priebs@t-online.de

Projekt REK

Regionales Entwicklungskonzept für die Kiel Region



Die Partner und Akteure des REK



Wirtschaftsförderung
Kreis Rendsburg-Eckernförde



Bundesagentur für Arbeit



Kreishandwerkerschaft
Ostholstein - Plön



Unternehmensverband
Mittelholstein e.V.

KiWi
GmbH



wfa
KREIS PLÖN



KREISHANDWERKERSCHAFT
RENSBURG-ECKERNFÖRDE



Die Themen des REK

- Attraktiver Lebens- und Wohnraum
- Zukunftsfähiger, mittelstandsgeprägter Wirtschaftsstandort
- Starker Wissenschaftsstandort im Norden
- Bedeutsamer Tourismusstandort
- Fachkräftepotenziale und zukunftsorientierter Arbeitsraum
- Moderne Mobilität
- Regionale Kooperation und Regionalmarketing

Der Prozess des REK und seine Ergebnisse (elf Leitprojekte)

Q1/2012

SWOT-Analyse

- Schwerpunkt Wirtschaft und Infrastruktur
- Stärken, Schwächen, Risiken, Chancen für die Kiel Region

Q2/2012

Leitthemen

- Analyseergebnisse als Basis
- Erstellung eines Leitbilds mittels acht Leitthemen
- ‚Lage-Vielfalt-Lebensqualität‘

Q3/2012

Entwicklungsziele

- Vision für die nächsten 10 bis 15 Jahre

Q2/2013

Projektpool

- Erstellung und Konzeption von konkreten Maßnahmen und Projekten zu den einzelnen Leitthemen

Gutachter

6 Facharbeitsgruppen

- Durchführung einer regionalen LandesWasserGartenSchau (LWGS)
- Touristischer Planungsdialog
- Innovations- und Technologiezentrum auf dem Ostufer
- Haus der Kleinen Forscher
- Bildungscluster Kiel Region „Open Campus“
- Erschliessen von Beschäftigungspotenzialen für Geringqualifizierte
- Masterplan Mobilität: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes
- Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203)
- Dauerhafter Planungs-, Nachfrage- und Ansiedlungsdialog
- Identifizierung/Vorbereitung Regionales/strategisches GE/GI (aktive Angebotsstrategie)
- Standortmarketing

Herausforderungen nach Abschluss des REK

Weiterführung des REK-Prozesses zur Verstärkung der regionalen Zusammenarbeit:

- Organisatorische Prozessbegleitung und -umsetzung
- Inhaltliche Weiterführung des Projektpools
- Umsetzung und Ausbau bestehender Teilprojekte

Erarbeitung einer gemeinsamen Ausrichtung mit der Landesplanung

- Impulsgeber, Ideenmotor und Kommunikator
- Gegenseitiger Austausch



- Menschen als positive oder negative Begleiter der Entwicklung
- Identifikation der Menschen mit dem Raum/ der Region/ der Achse und Name (z.B. Fehmarnbeltachse)
- Betroffenheit, Mitnahme der Menschen
- Einbindung der Politik
- „Willige“ finden und einbinden
- Geschäftsstelle wichtig zur Koordination



- anfangen mit einfachen/ konsens-geprägten Themen
- gemeinsame Positionspapiere (Verkehr, Dänemarkstrategie, ...)
- Themen aus REK zum Bau der festen Fehmarnbeltquerung: Verkehr, Gewerbe, Kommunikation, ...
- Fortschreibung des REK generiert neue Themen: Hochschulen, Wissenschaft, ...



- gemeinsame Positionspapiere (gemeinsame Interessen und Betroffenheiten herausfinden)
- Gewerbeflächenkonzept (in Arbeit)
- Beteiligung am Bau der FBQ aus der Region sicherstellen (in Planung)
- Förderung akquirieren
- Informationsdefizite beheben



- Gewerbeflächenkonzept
als Grundlage für die Ausweisung
im Regionalplan
- das Finden von gemeinsamen Themen
ist schwierig
(Klimaschutz, Energiewende, ...)
- einige Themen nicht
regionalplanrelevant

Der Kooperationsraum



Regionales Wohnraumentwicklungskonzept für die Region Flensburg

Räumlicher Geltungsbereich 1. Zielvereinbarung

Datum: Juli 2008

Arbeitsgemeinschaft:

Bisheriger Fokus der Vereinbarung:

→ **W o h n e n**

- Regionales Wohnraumentwicklungskonzept 2008 auf Grundlage von gesonderten Berechnungen der Landesplanung
- 1. Monitoring in 2012 mit Überprüfung/Neujustierung dieser Zahlen

Die Rolle der Landesplanung:

- Festlegung des Entwicklungsrahmens durch spezielle Berechnungen vs. LEP
- Beratung der Koordinierungsrunde in allen Fragen der Kooperation
- Ideengeber für neue Abstimmungserfordernisse

Die Zukunftsvision:

- ▶ Gewerbe
- ▶ Schulen / Kindergärten
- ▶ ÖPNV
- ▶ Einzelhandel
- ▶ Freiraumplanung
Ziel = gemeinsame Gebiets-
entwicklungen mit Aufgaben-
schwerpunktsetzungen

Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg AöR

- ▶ Beteiligte:
Stadt Rendsburg, Stadt Büdelsdorf
und 11 Umlandgemeinden
- ▶ Vertrag nach dem IkZ seit 2006
Gründung der AöR zum 01.07.2012
- ▶ Koordinierte Flächenentwicklung
in drei Prioritäten
- ▶ Strukturfonds, Beitrag I und II

Motive der beteiligten Kommunen 2004

- ▶ abnehmende Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten
- ▶ wirtschaftsstrukturelle Veränderungen
- ▶ Demografische Entwicklung
- ▶ Folgen der Stadt-Umland-Wanderung
- ▶ Konversionsfolgen
- ▶ mehr Flexibilität bei der Flächenentwicklung

Leitprojekte - Beispiele

- ▶ ISEK Rendsburg-Büdelisdorf
- ▶ VU Eiderkaserne Rendsburg
- ▶ Regionales Einzelhandelsgutachten
- ▶ Künstlerviertel Büdelisdorf
- ▶ Teil-Sanierung des Stadttheaters
- ▶ Neubau Anschluss B 202/A 210
- ▶ EU-Umgebungslärmrichtlinie

Ausblick 2014

- ▶ Fortschreibung Entwicklungsplan
Innenentwicklungspotenziale
- ▶ differenzierte Förderkriterien
für Leitprojekte (keine mehrjährigen
Laufzeiten, Vorrang für Investitionen,
Bagatellgrenze)
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit,
Internetauftritt

Bevölkerungsentwicklung bis 2030

gesamt: + 5,2% / + 11.900 EW

unter 20-Jährige: - 11% / - 4.900 EW

20 bis 64 Jährige: 0% / + 500 EW

65 und älter: + 32% / + 16.300 EW

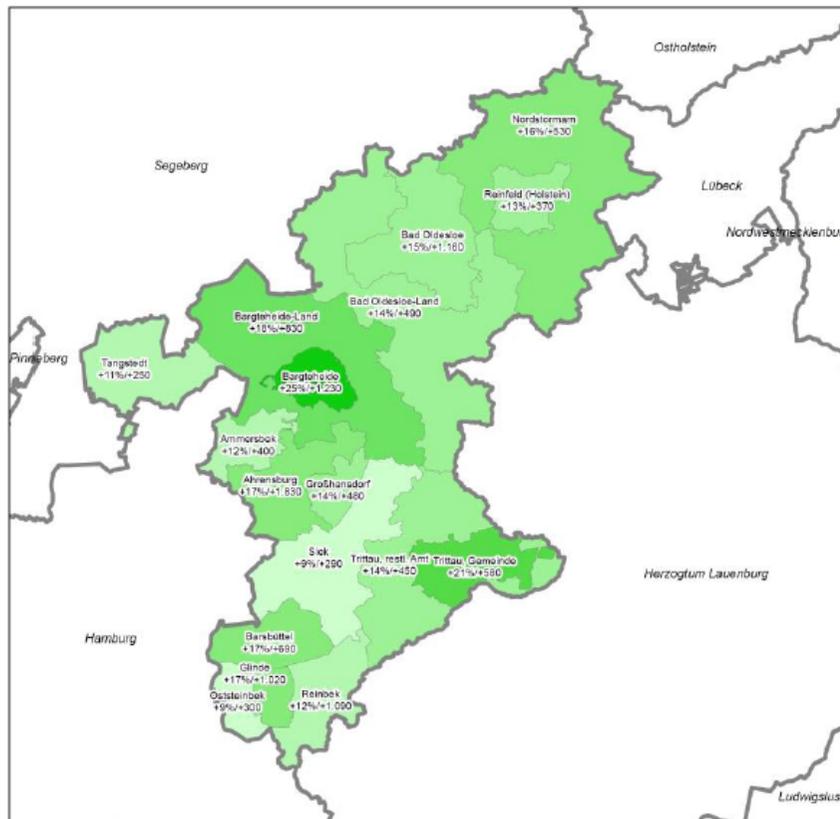
Wohnraumnachfrage:

11.100 WE / 15.700 (incl. Nachhol- +Ersatz)

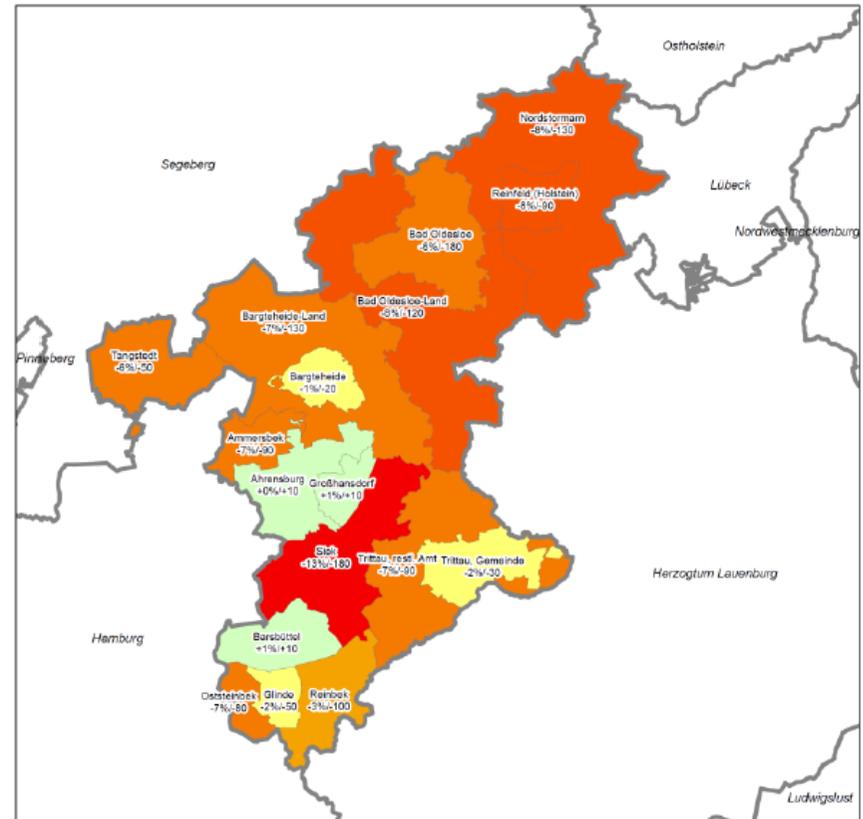
Einfamilienhäuser: zunächst zunehmend;
langfristig rückläufig

wachsende Nachfrage nach kleineren WE





1- und 2- Personen- Haushalte 2011-2030



Haushalte mit Kindern 2011-2030

Quelle: Gertz, Gutsche, Rügenapp, kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Stormarn, Oktober 2013



Ziele:

- aufbauend auf Bevölk.- und Haushaltsprognose:
- Handlungsbedarfe Siedlungsentwicklung unter Wachstumsbedingungen aufzeigen
 - Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur (quantitativ / qualitativ)
 - Einbezug landes- und regionalplanerischer Vorgaben
 - übertragbare Erkenntnisse für Regionen mit vergleichbaren Entwicklungsbedingungen



Projektstruktur:

- Teilprojekt des Leitprojektes der MRH
- Kreis als Projektträger
- Lenkungsgruppe (Kreis, Städte, Gemeinden, Lapla, WAS)
- Workshops mit Kommunen und Fachleuten
- Vor-Ort-Gespräche in Kommunen
- Bearbeitung durch Gutachterbüro
- Methodik gemeinsam entwickeln
- Projektlaufzeit ca. 1 Jahr





Kreis Nordfriesland Masterplan Daseinsvorsorge

Schwerpunktthema
Kooperationsräume mit Versorgungszentren und
angepassten Mobilitätsangeboten

**Impulsreferat anlässlich des 1. Planerforums zur
Neuaufstellung der Regionalpläne in Schleswig-
Holstein am 18.11.2013 in Rendsburg**

► Ausgangslage – landesplanerischer Rahmen



Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

Teil A

Neue Rahmenbedingungen – neue Herausforderungen

Den demographischen Wandel gestalten

- Infrastruktur anpassen
- Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse sichern
- Versorgung und Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren
- Auf eine veränderte Wohnungsnachfrage reagieren
- Kooperieren statt konkurrieren
-





1.4 Ländliche Räume

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

4 G Die Daseinsvorsorge soll überall in den ländlichen Räumen gesichert werden.

Z Versorgungsschwerpunkte sowie Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkte in den ländlichen Räumen sind die Zentralen Orte. Sie werden ergänzt durch Gemeinden mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion. Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die einen größeren überörtlichen Versorgungsbereich abdecken, sowie die Siedlungsentwicklung sind auf diese Orte zu konzentrieren.

In anderen Gemeinden ergänzen Waren und Dienstleistungen der Grundversorgung entsprechend der Gemeindegröße das Angebot vor Ort.

G Bei der Bereitstellung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie der Siedlungsentwicklung sollen die Gemeinden in den ländlichen Räumen verstärkt zusammenarbeiten.

Begründung

Damit die Daseinsvorsorge in den ländlichen Räumen gesichert werden kann, wird es vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen immer wichtiger, die Siedlungsentwicklung sowie die Versorgungsinfrastruktur auf Schwerpunkte zu konzentrieren, damit Investitionen wirtschaftlich tragfähig bleiben. Flächenausweisungen und die Bereitstellung von Versorgungseinrichtungen sollen verstärkt interkommunal oder regional geplant und abgestimmt werden, damit es nicht zu einem ruinösen Wettbewerb um Einwohnerinnen und Einwohner kommt. Erforderlich ist auch eine stärkere Zusammenarbeit der Zentralen Orte mit Nachbargemeinden und anderen Zentralen Orten.

1.4 Ländliche Räume Grundsätze und Ziele der Raumordnung

5 G Das Netz des ÖPNV in den ländlichen Räumen soll erhalten und die Verkehrsbedienung auch unter Nutzung neuer Angebotsformen verbessert werden. Um ihre überörtliche Versorgungsfunktion wahrnehmen zu können, sollen insbesondere die Zentralen Orte gut über den ÖPNV angebunden sein.

Begründung

Ein ÖPNV mit dichtem Streckennetz und kurzen Taktzeiten gestaltet sich in den ländlichen und oft dünn besiedelten Räumen sehr schwierig, da vielerorts kein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Sinkende Einwohnerzahlen können die Situation in den nächsten Jahren weiter erschweren. Gleichwohl sollen die ländlichen Räume auch weiterhin gut mit dem ÖPNV erreichbar bleiben. Vor allem für die steigende Zahl alter und weniger mobiler Menschen wird der ÖPNV an Bedeutung gewinnen. Er wird aber zunehmend durch alternative Angebotsformen, wie zum Beispiel Bürgerbusse, Anruf-Sammeltaxis oder Anrufbusse ergänzt und verbessert werden müssen.

Ausgangslage - eine Bevölkerungsprognose für Schleswig-Holstein

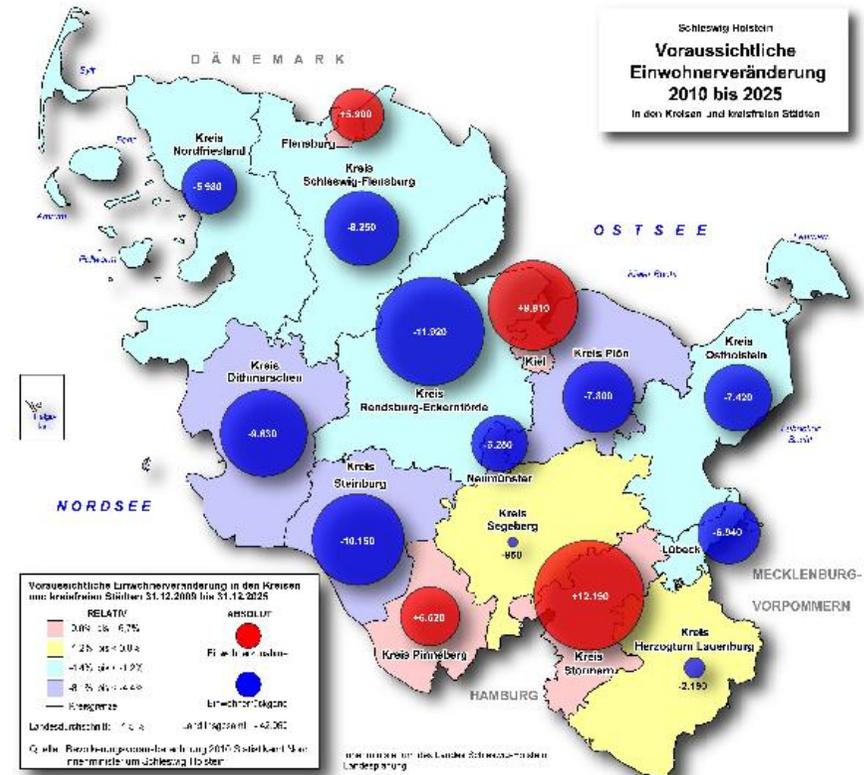


Situation

Landesweit gibt es Wachstums-/Stagnationsregionen im Hamburger Umland und den kreisfreien Städten sowie Schrumpfungsregionen im ländlichen Raum

Die Bevölkerung in Nordfriesland wird nur moderat um 3,6 %, d.h. um 5.900 Personen, abnehmen.

Diese Feststellung ist aber unzureichend, da der demographische Wandel kleinräumlich stattfindet und vor allem den Altersumbau betrifft.



► Masterplan Daseinsvorsorge – die Themen

- Wirtschaft, **Bevölkerungs- und Haushaltsprognose**
- Feuerwehrwesen, Rettungswesen
- Wasserversorgung und Abwasserentsorgung
- Langzeitarbeitslosigkeit und Armut
- Kinderbetreuung
- Senioren und Pflege, Menschen mit Behinderungen
- Kulturelle Einrichtungen: Volkshoch-, Musikschulen und Büchereiwesen
- Integrierende medizinische Versorgung
- Schule
- **Erreichbarkeit und Mobilität**
- **Wohnen**
- Bürgerschaftliches Engagement
- **Nahversorgung**
- **Kooperationsräume**

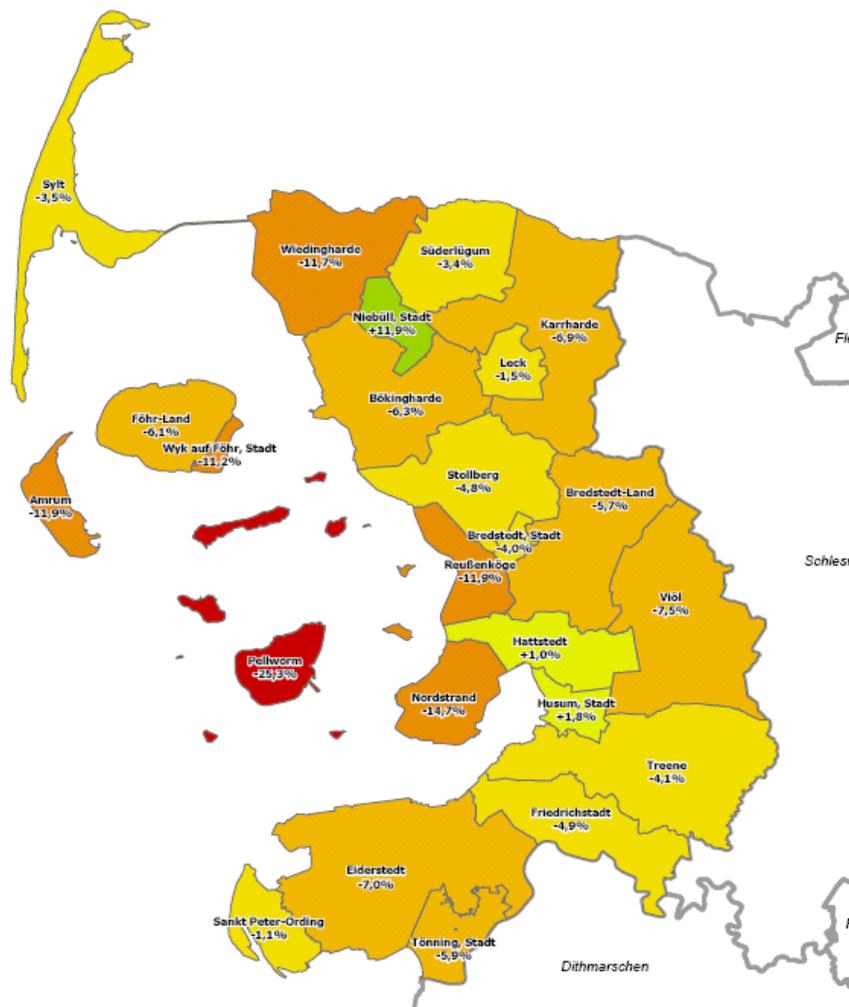
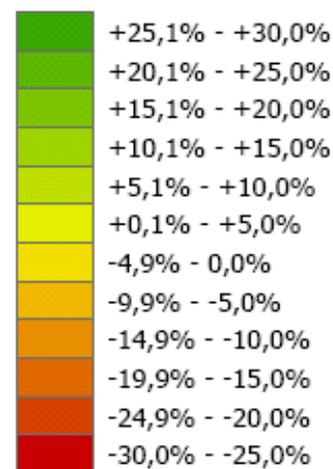


Die Bevölkerungsprognose für Nordfriesland



Kleinräumige Bevölkerungsprognose Kreis Nordfriesland

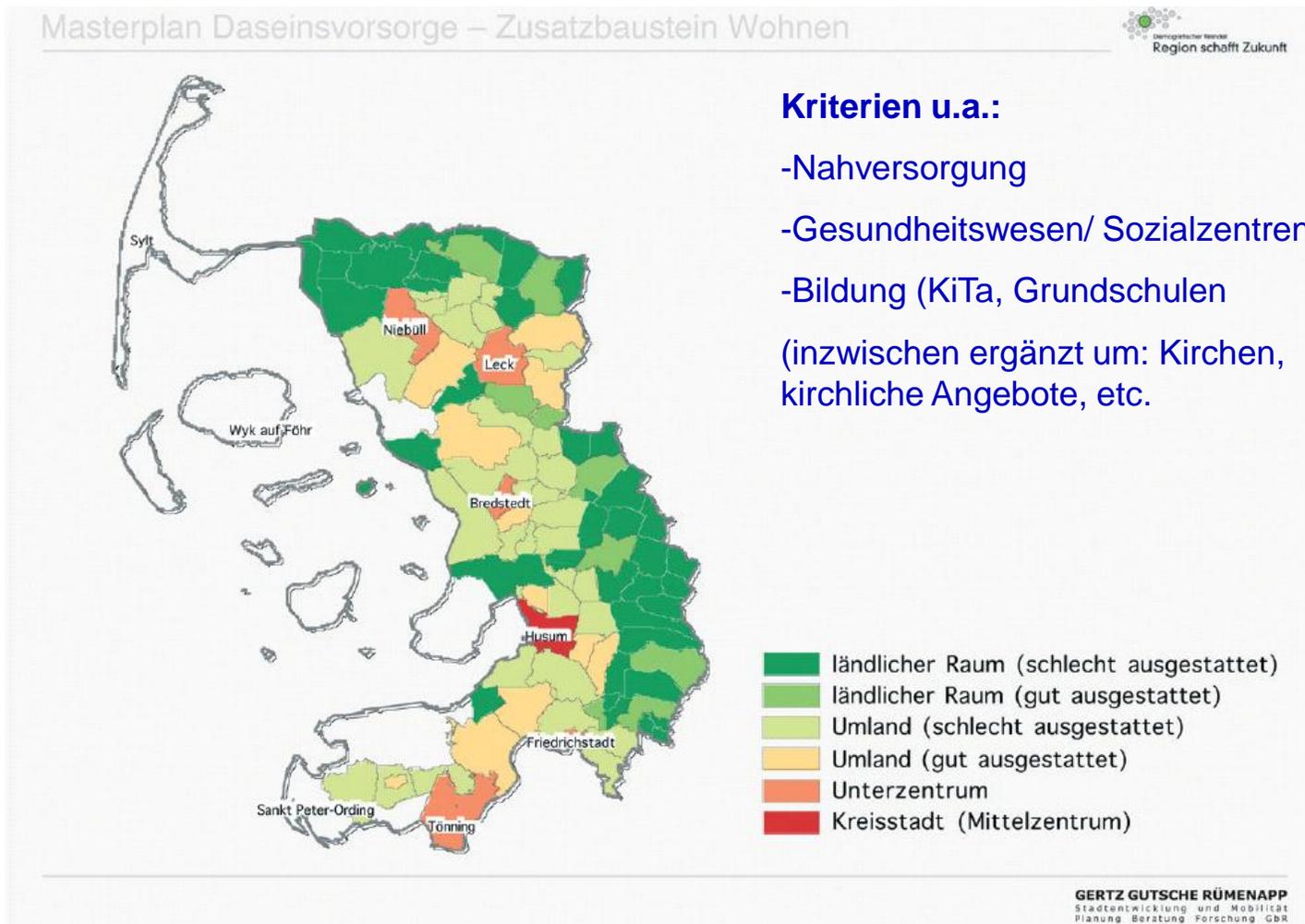
Relative Bevölkerungsentwicklung 2009-2025



Kreisdurchschnitt: -3,6%

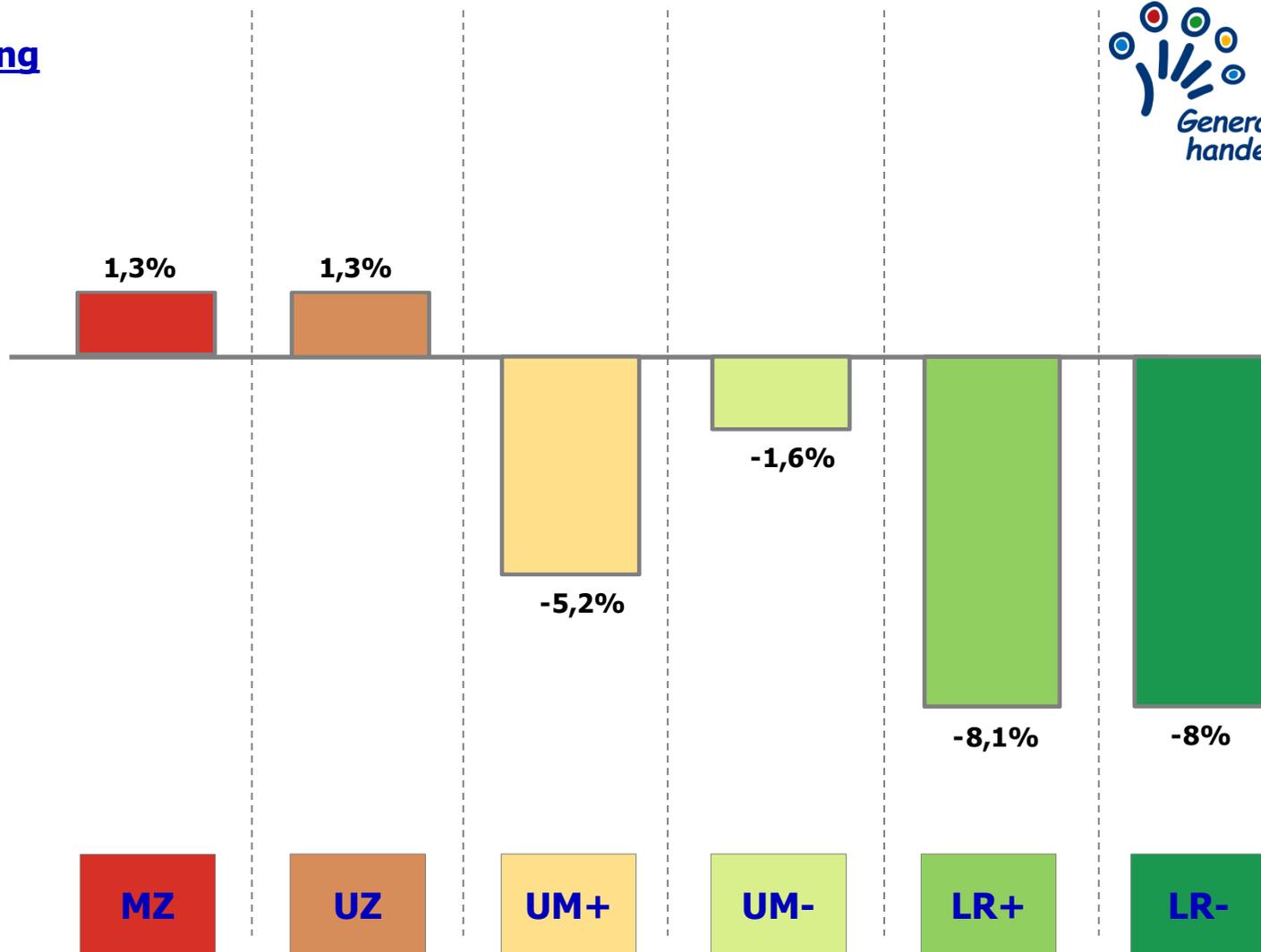
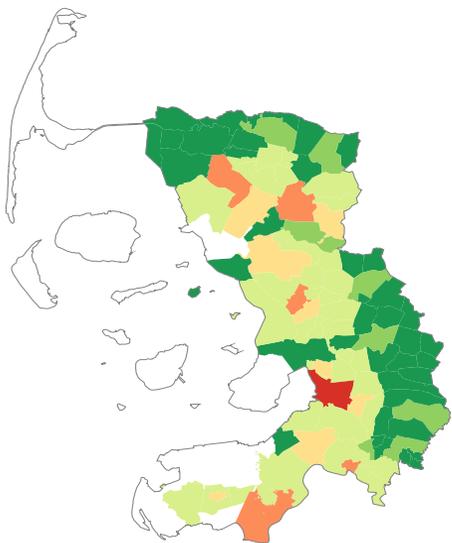
► Eine Gemeindetypisierung

Gemeindetypisierung der Arbeitsgruppe „Wohnbestände zukunftsfähig gestalten“



► Bevölkerungsentwicklung entsprechend Gemeindetypisierung

Bevölkerungsveränderung – relative Zahlen



Herausforderungen an Mobilität im ländlichen Raum

Kleinteilige und disperse Siedlungsstrukturen in Nordfriesland

75% der Gemeinden mit weniger als 1.000 EW

67% der Bevölkerung in kleinen Gemeinden (< 5.000 EW)

Anbieterstrukturen verändern sich weiter

Privatisierungen (Post)

Konzentration (Lebensmittel, Banken,
Schulen)

Ausdünnungen (Ärzte)

Nachfrageverhalten verändert sich

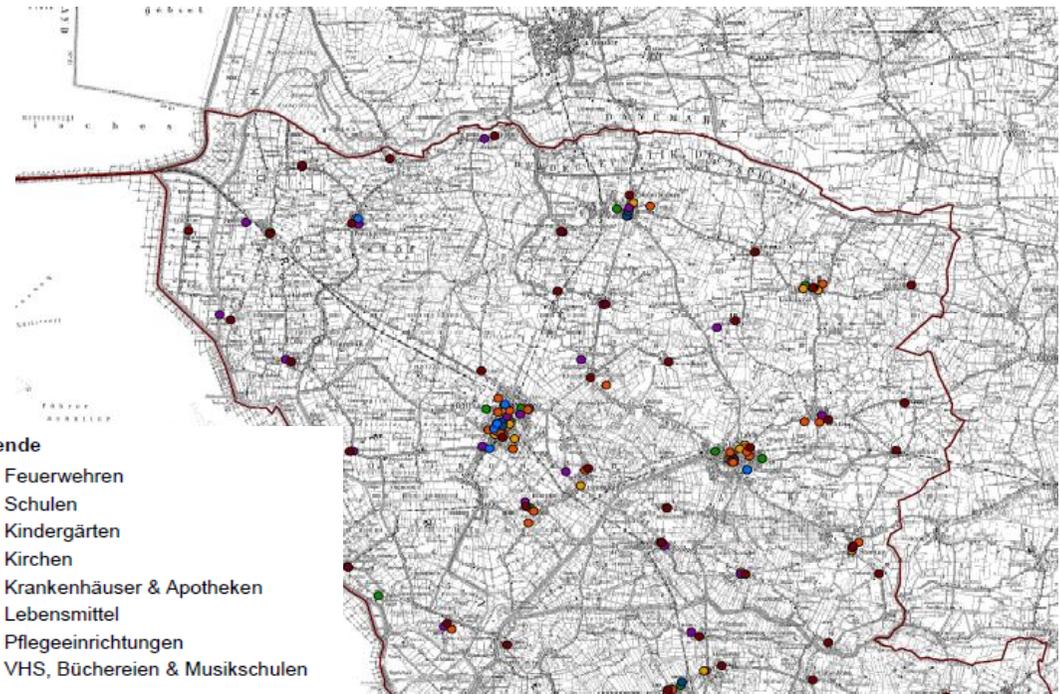
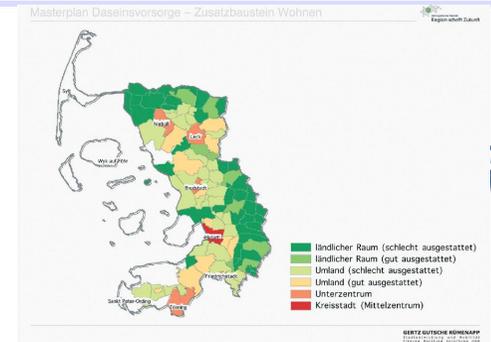
Internet

Mobilitätsverhalten ändert sich

Motorisierter Individualverkehr wird teurer

Zunehmende Anzahl Haushalte ohne Auto
oder Zweitauto

weniger Berufsverkehre



Legende

- Feuerwehren
- Schulen
- Kindergärten
- Kirchen
- Krankenhäuser & Apotheken
- Lebensmittel
- Pflegeeinrichtungen
- VHS, Büchereien & Musikschulen

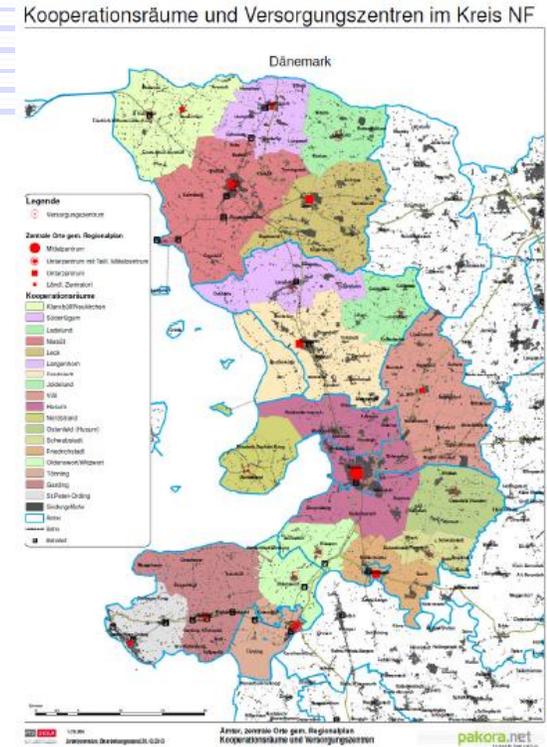
Infrastrukturen im Amt Südtondern

Ein neuer (?) Ansatz der Regionalentwicklung: Kooperationsräume mit Versorgungszentren und angepassten Mobilitätsangeboten



Konzept: Kooperationsräume und Versorgungszentren (VZ)

- ▶ **Kooperationsräume** bestehen aus mehreren, aneinander angrenzenden Gemeinden.
- ▶ Innerhalb **einer** dieser Gemeinden befindet sich ein **zentrales Versorgungszentrum**, welches die anderen Gemeinden mitversorgt.
- ▶ In jedem Versorgungszentrum ist eine **Mindest-Ausstattung an Infrastruktur** in ortsfester oder flexibler Form vorhanden.
- ▶ Das Versorgungszentrum ist **mindestens im 2-Stunden-Takt** an den überregionalen ÖV und die Mittelzentren angebunden.
- ▶ **Alle** Gemeinden im Kooperationsraum sind über flexible Mobilitätsangebote **an das Versorgungszentrum** angebunden.
- ▶ Um **Bündelungsvorteile** zu nutzen und die **Auslastung des Angebots** zu stärken, **konzentriert sich die Siedlungsentwicklung** auf das fußläufig erreichbare Umfeld des Versorgungszentrums.

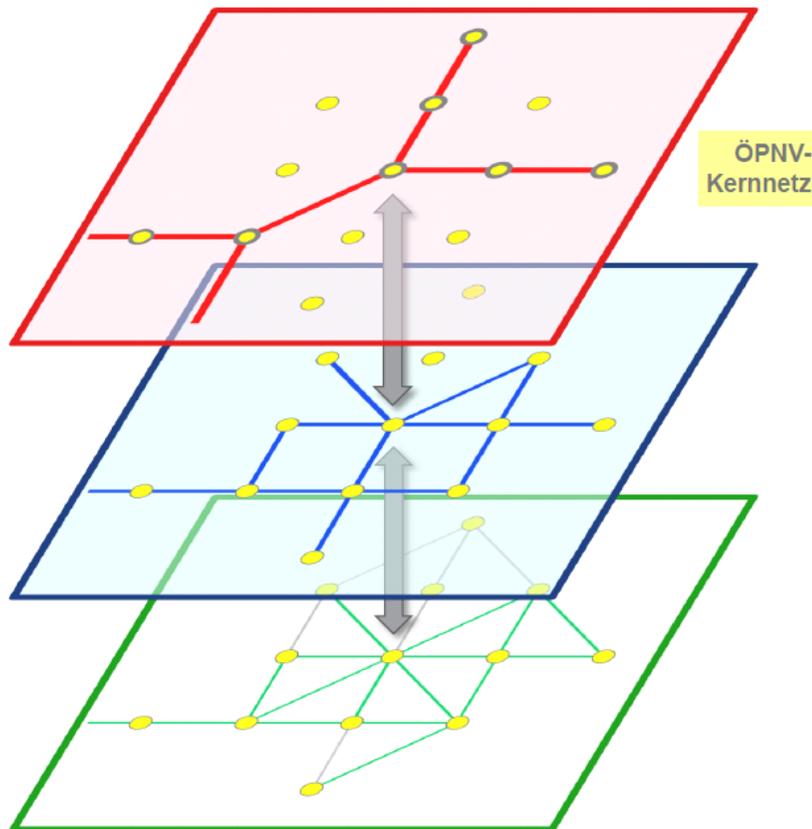


Ein neuer (?) Ansatz der Regionalentwicklung: Kooperationsräume mit Versorgungszentren und angepassten Mobilitätsangeboten



Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland

3-EBENEN-NETZ MIT ÖPNV-KERNNETZ



Netzebene 1: Hauptrelationen

- Funktion „Schnelles Verbinden“
- Bahn & Bus im 1h-Takt
- auch überregionale Verbindungen

Netzebene 2: Nebenrelationen

- Funktion „Verbinden“ + „Erschließen“
- v.a. Anbindung der ZO und VZ an Hauptrelationen
- Bus / Rufbus im 2h-Takt / 2-stündlich

Netzebene 3: Flächenerschließung

- Funktion „Erschließung“
- umsteigefreie Anbindung an die nächstgelegenen ZO bzw. VZ
- **Empfehlung: mind. 3 Fahrtenpaare/d**
- Angebotsmix aus Bus, Rufbus und alternativen Mobilitätsangeboten (u.a. ehrenamtl. Verkehre)

PTV GROUP pakora.net
Netzwerk für Stadt und Raum

World Café | 0511.2013 | Seite 13

Ein neuer (?) Ansatz der Regionalentwicklung: Kooperationsräume mit Versorgungszentren und angepassten Mobilitätsangeboten



Integriertes Mobilitätskonzept

ANGEBOTSMIX BEI DER FLÄCHENERSCHLIEßUNG

ÖPNV-Angebote:

- Linienbus
- Rufbus

Übergangsformen:

- Bus für spez. Nutzergruppen
- Bürgerbus

Zusatzangebote:

- Vereinsbus
- Private Mitnahme
- Gemeinschaftsauto
- Fahrrad / Pedelec
- Mobilitätsgutschein



Bildquellen: Stadt Bucholz/Nordheide, Norhessischer Verkehrsverbund, dpa/Dirk Jochmann, Nordfriesland Tourismus, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Niebüller Verkehrsbetriebe mbH, Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH, KV Brandenburg

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

Quelle/ Graphiken: Innenministerium Schleswig-Holstein

Gertz Gutsche Rügenapp

Arge zeitgemäßes Bauen e.V.

GEWOS

Ptv

pakora





Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/189
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	07.01.2014
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Annika Biederbick
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Indexregelung zur linearen Erhöhung der Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im freigestellten Verkehr			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: ./.

2. Sachverhalt:

Die Schülerbeförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird durch mehrere Verkehrsunternehmen durchgeführt, die zum Teil als freie Unternehmen oder als Mitglied des Omnibus Verband Nord (OVN) e.V. tätig sind.

„Der OVN ist die berufsständische Organisation der privaten Omnibusunternehmen in Hamburg und Schleswig-Holstein mit Sitz in Kiel und vertritt deren gemeinsame Interessen im Linienverkehr und im Reiseverkehr gegenüber dem nationalen und europäischen Gesetz- und Verordnungsgeber.“ [Quelle: Homepage des OVN]

Die Fa. Autokraft GmbH ist Mitglied des OVN und deckt in der Schülerbeförderung des Kreises Rendsburg-Eckernförde den größten Bereich ab.

Zwischen der Fa. Autokraft GmbH und einer Reihe von einzelnen Schulträgern wurde in der Vergangenheit eine Vielzahl von – in der Regel – Pauschalverträgen geschlossen. Gemäß der EU-Verordnung 1370 bestehen durch vorherige Ausschreibung, Direktvergabe, usw. viele Möglichkeiten des Vertragsabschlusses. Um für den Bereich der Auftragsvergabe in der Schülerbeförderung Transparenz zu schaffen und den Hintergrund der Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen darzulegen, werden in der Sitzung unter Berücksichtigung des Datenschutzes die erwähnten Verträge u. a. von Vertretern der Fa. Autokraft GmbH näher erläutert. Im Zusammenhang mit der Indexregelung bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Optimierung der Schülerbeförderung trotz Personalkostensteigerungen auf eine Erhöhung der in den Verträgen mit den Schulträgern geregelten Entgelte verzichtet haben. Lediglich für den Bereich der

Betriebsstoffe und Kosten für die Fahrzeuge (so genannte Buskosten) wurden bis zum 31. Juli 2008 Kostensteigerungen auf Grundlage der Angaben des Statistischen Bundesamtes zur Preisentwicklung (Index-Erhöhungen) für Dieselkraftstoff und Omnibusse berücksichtigt.

Im Schuljahr 2008/2009 wurde einmalig der Anteil der Personalkosten um den Prozentsatz der Tarifierhöhung für den Bereich der Verkehrsunternehmen bis zum 31.07.2012 erhöht.

Eine Entscheidung über eine weitere Verlängerung der Indexregelung unter erneuter Berücksichtigung der Erhöhung von Personalkosten wurde im Jahr 2012 aufgrund der laufenden Tarifverhandlungen der Fa. Autokraft GmbH zunächst zurückgestellt. Erst in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 11. November 2013 wurde unter Berücksichtigung der Erhöhung der Personalkosten die Indexregelung um ein Jahr verlängert, folglich nur rückwirkend bis zum 31.07.2013.

Die Indexregelung wird nur dann bei den vom Kreis Rendsburg-Eckernförde beauftragten Fahrdiensten angewandt, wenn das betroffene Unternehmen eine Preiserhöhung beantragt hat. Derzeit wird somit nur die Erhöhung der Personalkosten aufgrund durchgeführter Tarifverhandlungen der Fa. Autokraft GmbH berücksichtigt. Allerdings haben bisher zwei weitere, aber freie Unternehmen eine Erhöhung des Entgelts zur Schülerbeförderung beantragt.

Es ist vorgesehen, in der nachfolgenden Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses über die Fortschreibung der Indexregelung zu befinden.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass der Tarifvertrag für das Personal der Fa. Autokraft GmbH zum 31.12.2013 ausgelaufen ist und derzeit neue Tarifverhandlungen geführt werden.

Anlage/n: ./.