



<b>Beschlussvorlage</b>  Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Vorlage-Nr: VO/2014/211 Status: öffentlich Datum: 12.02.2014
	Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
<b>Aufgabenträgerverbund - Umwandlung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS GmbH) in die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)</b>	
Beratungsfolge:	
Status	Gremium
	Regionalentwicklungsausschuss
	Hauptausschuss
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde
	Zuständigkeit
	Beratung
	Beratung
	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Dem Hauptausschuss wird empfohlen dem Kreistag zu empfehlen,

- der Änderung des Gesellschaftsvertrages der LVS GmbH zuzustimmen,
- dem Abschluss der „Öffentlich-Rechtlichen Vereinbarung auf 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)“ zuzustimmen,
- den Landrat zu ermächtigen, den neuen Gesellschaftsvertrag und die Öffentlich-Rechtliche Vereinbarung zu unterschreiben.

### 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.

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.

Die Gesellschafterversammlung der LVS GmbH 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.

### **Änderungen gegenüber den bisher kommunizierten Entwürfen**

Eine erneute Beschlussfassung des Regionalentwicklungsausschusses ist notwendig, da sich Änderungen gegenüber den in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom

22.01.2014 vorliegenden Entwürfen ergeben haben. Die notarielle Prüfung der Entwürfe des Gesellschaftervertrags und der ÖRV wurde am 06.02.2014 abgeschlossen, woraus sich die nachfolgend dargestellten redaktionellen Änderungen an den Entwürfen ergaben:

### **I. Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH**

Grundsätzlich: Der Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH stellt die Anlage zu einer neuen Urkunde dar. In der Urkunde (die nach Vorlage aller Gründungsbeschlüsse erstellt wird) wird festgehalten, dass die nah.sh GmbH die Nachfolgerin der LVS GmbH ist.

Zu § 3: Der Absatz (1) wird in zwei Absätze unterteilt. Absatz (2) beginnt mit dem Satz „Aufgabe der Gesellschaft....“. Die notwendige Regelung zu den neu hinzukommenden Verbundaufgaben der nah.sh GmbH wird in der Aufzählung in Absatz (2) ergänzt (Buchstabe g)).

Zu § 5: Hier wird in (5) auf die öffentlich rechtliche Vereinbarung verwiesen. Diese sollte nach Einschätzung des Notars nicht als Anlage zum Gesellschaftsvertrag sondern als eigenständige Vereinbarung abgeschlossen werden, weil anderenfalls bei jeder Änderung der ÖRV eine notarielle Beurkundung notwendig wäre.

Weiterhin wurden einige Formulierungen im Vertrag aktualisiert, bzw. gestrichen soweit sie überholt waren.

### **II. Entwurf der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nah.sh GmbH**

Der Umstand, dass die ÖRV als eigenständige Vereinbarung unterschrieben werden soll, erfordert eine genauere Formulierung der Kündigungsbedingungen, da ein einfacher Verweis auf § 24 des Gesellschaftsvertrages nun nicht mehr ausreicht. Im neu gefassten § 4 der ÖRV wurde - wie es von der AG Verbund inhaltlich vorgeschlagen und in der AT-Runde abgestimmt worden war - geregelt, dass ein Gesellschafter die ÖRV nur kündigen kann, wenn er gleichzeitig seinen Gesellschaftsanteil an der nah.sh GmbH veräußert.

## **Empfehlung der Verwaltung zum Beschlussvorschlag des Regionalentwicklungsausschusses vom 22.01.2014**

Der Regionalentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung vom 22.01.2014 folgenden Beschluss:

In der Präambel der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird der Ausdruck „möglichst barrierefrei“ gestrichen. Stattdessen ist eine Formulierung aufzunehmen, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes „unter Beachtung von Artikel 9 Absatz 1 der UN-Behindertenrechtskonvention“ erfolgt.

Verwaltungsseitig wird empfohlen, von der geforderten Änderung der Präambel abzusehen. Der Verweis auf die UN-Behindertenrechtskonvention ist hier nicht zielführend, da das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die allgemeinen Vorgaben der Behindertenrechtskonvention im §8, Abs.3 PBefG ohnehin weiter konkretisiert und mit einem Zeitfenster versieht. Das PBefG gilt uneingeschränkt für alle Aufgabenträger im ÖPNV, somit ist ein Verweis in der ÖRV auf die Konvention nicht notwendig, bzw. die Formulierung „möglichst“ entbindet selbstverständlich nicht von den im PBefG getroffenen gesetzlichen Bestimmungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV. Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes hat daher grundsätzlich immer unter der Maßgabe des § 8, Abs. 3 PBefG zu erfolgen, ein erneuter Hinweis darauf in der ÖRV ist daher entbehrlich.

Mit der Formulierung „möglichst“ soll vielmehr zum Ausdruck gebracht werden, dass die Aufgabenträger nicht in allen Bereichen Ihren Einfluss bei der Gestaltung eines barrierefreien-ÖPNV direkt geltend machen können, wenn etwa beim Ausbau von Haltestellen die Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger liegt.

Ergänzend wird auf die Stellungnahme der LVS zum Änderungsvorschlag der Formulierung der Präambel der ÖRV verwiesen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

**Anlage/n:**

- 1) Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH
- 2) Entwurf der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nah.sh GmbH
- 3) Nah.sh – Aufgabenträgerverbund in Schleswig-Holstein / Fragen und Erläuterungen
- 4) Arbeitsgruppenpapier vom 17.06.2013
- 5) Entwurf der Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen
- 6) Stellungnahme der LVS zum Beschlussvorschlag des REA vom 22.01.2014

**Gesellschaftsvertrag**

der

**Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)**

in Kiel

**§ 1****Firma**

Die Gesellschaft führt die Firma **Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)**.

**§ 2****Sitz der Gesellschaft**

Sitz der Gesellschaft ist Kiel.

**§ 3****Gegenstand des Unternehmens**

- (1) Die Gesellschaft ist die Einrichtung, die nach Übertragung durch das Land Schleswig-Holstein die Planung, die Organisation und die Abwicklung für die Aufgabe des Landes, eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein sicherzustellen, wahrnimmt. Die Planung, die Organisation und die Abwicklung erfolgt in enger Abstimmung mit den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.

(2) Aufgabe der Gesellschaft ist es unter Berücksichtigung der Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein insbesondere:

- a) die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs vorzubereiten und die Leistungserbringung zu überprüfen,
- b) eine landesweite Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr zu erstellen,
- c) den landesweiten Nahverkehrsplan vorzubereiten,
- d) den Schienenpersonennahverkehr und den übrigen öffentlichen Personennahverkehr landesweit und über die Landesgrenzen hinaus, insbesondere mit der Freien und Hansestadt Hamburg, zu koordinieren,
- e) Konzeptionen mit anderen Verkehrs- und Tarifräumen, insbesondere mit dem Hamburger Verkehrs- und Tarifraum, zu entwickeln,
- f) Vorschläge zur Optimierung der Tarifstruktur Schienenpersonennahverkehr/ übriger öffentlicher Personennahverkehr zu erarbeiten,
- g) Aufgaben mit überregionaler Ausstrahlung zu erfüllen, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Gesellschafter als Aufgabenträger hinausgehen und deren Erledigung dazu dient, dass die Fahrgäste den Nahverkehr als einheitliches System wahrnehmen.
- hg) die kommunalen Aufgabenträger zu beraten.

~~(2) Solange das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein noch nicht in Kraft getreten ist, bereitet die Gesellschaft die Übernahme der Aufgabenträgerschaft des Landes für den Schienenpersonennahverkehr zum 1. Januar 1996 vor und übernimmt die damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben, insbesondere die Planung, Organisation und Abwicklung zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Dies hat in enger Abstimmung mit den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr zu erfolgen.~~

(3) Zur Erreichung des Gesellschaftszwecks darf die Gesellschaft sich auf allen Gebieten betätigen, die mit dem Gegenstand des Unternehmens in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Sie kann sich an anderen Unternehmen beteiligen, sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen und Zweigniederlassungen errichten.

#### § 4

#### Dauer der Gesellschaft, Geschäftsjahr

(1) Die Gesellschaft wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

## § 5 Stammkapital

(1) Das Stammkapital beträgt 26.010,00 €~~51.000,00 DM~~.

(2) Von dem Stammkapital übernimmt

a) das Land Schleswig-Holstein den Geschäftsanteil Nr. 1 mit 13.005,00 €  
bei Gründung 51.000,00 DM.

~~(3) Die Stammeinlage ist sofort einzuzahlen.~~

~~(4) Das Land beabsichtigt, Teilgeschäftsanteile zum Nennwert an die kreisfreien Städte sowie die Kreise oder deren Zweckverbände als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr wie folgt zu veräußern:~~

~~Kreis Dithmarschen 1.700,00 DM~~

~~Kreis Herzogtum Lauenburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Nordfriesland 1.700,00 DM~~

~~Kreis Ostholstein 1.700,00 DM~~

~~Kreis Pinneberg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Plön 1.700,00 DM~~

~~Kreis Rendsburg-Eckernförde 1.700,00 DM~~

~~Kreis Schleswig-Flensburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Segeberg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Steinburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Stormarn 1.700,00 DM~~

~~Landeshauptstadt Kiel 1.700,00 DM~~

~~Stadt Flensburg 1.700,00 DM~~

~~Stadt Lübeck 1.700,00 DM~~

~~Stadt Neumünster 1.700,00 DM~~

b) der Kreis Dithmarschen den Geschäftsanteil Nr. 2 mit 867,00 €

c) der Kreis Herzogtum Lauenburg den Geschäftsanteil Nr. 3 mit 867,00 €

d) der Kreis Nordfriesland den Geschäftsanteil Nr. 4 mit 867,00 €

e) der Kreis Ostholstein den Geschäftsanteil Nr. 5 mit 867,00 €

f) der Kreis Pinneberg den Geschäftsanteil Nr. 6 mit 867,00 €

g) der Kreis Plön den Geschäftsanteil Nr. 7 mit 867,00 €

h) der Kreis Rendsburg-Eckernförde den Geschäftsanteil Nr. 8 mit 867,00 €

<u>i) der Kreis Schleswig-Flensburg den Geschäftsanteil Nr. 9 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>j) der Kreis Segeberg den Geschäftsanteil Nr. 10 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>k) der Zweckverband ÖPNV Steinburg den Geschäftsanteil Nr. 11 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>l) der Kreis Stormarn den Geschäftsanteil Nr. 12 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>m) die Landeshauptstadt Kiel den Geschäftsanteil Nr. 13 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>n) die Stadt Flensburg den Geschäftsanteil Nr. 14 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>o) die Stadt Lübeck den Geschäftsanteil Nr. 15 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>p) die Stadt Neumünster den Geschäftsanteil Nr. 16 mit</u>	<u>867,00 €</u>

(5) Die Zusammenarbeit der Gesellschafter ist in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung geregelt.

## **§ 6 Organe**

Die Organe der Gesellschaft sind

- a) die Geschäftsführung,
- b) der Aufsichtsrat,
- c) die Gesellschafterversammlung.

## **§ 7 Geschäftsführung**

- (1) Die Geschäftsführung besteht aus einer oder mehreren Personen.
- (2) Besteht die Geschäftsführung aus einer Person, vertritt diese die Gesellschaft allein. Besteht sie aus mehreren Personen, vertreten je zwei die Gesellschaft gemeinsam oder eine gemeinsam mit einer Prokuristin bzw. einem Prokuristen.
- (3) Die Geschäftsführung wird von der Gesellschafterversammlung gemäß § 18 Buchstabe e) bestellt. Die Bestellung ist jederzeit widerruflich unbeschadet etwaiger Ansprüche aus dem Anstellungsverhältnis. Die Anstellungsverträge werden von der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates für eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren abgeschlossen. Eine wiederholte Anstellung ist zulässig.

- (4) Die Geschäftsführung handelt auf der Grundlage von Arbeitsrichtlinien, die gemäß § 18 Buchstabe k) von der Gesellschafterversammlung beschlossen werden.
- (5) Die Geschäftsführung hat dem Aufsichtsrat entsprechend § 90 Aktiengesetz über die Angelegenheiten der Gesellschaft zu berichten. Die Geschäftsführung hat darüber hinaus einmal jährlich zusammen mit dem ~~Jahresabschluß~~-Jahresabschluss über die Situation des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein zu berichten.
- (6) Die Aufgaben der Geschäftsführung ergeben sich aus den gesetzlichen Bestimmungen, dem Gesellschaftsvertrag, den Gesellschafterabschlüssen sowie den Arbeitsrichtlinien für die Geschäftsführung.

## **§ 8**

### **Aufsichtsrat**

- (1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, der aus vier Mitgliedern besteht.
- (2) Zwei Mitglieder werden vom Land Schleswig-Holstein und je ein Mitglied von den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr entsandt. Die Entsendung erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber der Geschäftsführung, die die übrigen Gesellschafter hierüber unterrichtet. Für jedes Mitglied wird von den jeweiligen entsendungsberechtigten Gesellschaftern zugleich ein Vertretungsmitglied bestimmt, das im Verhinderungsfalle das ordentliche Mitglied in den Sitzungen des Aufsichtsrates vertritt.
- (3) Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder und ihrer Vertretungsmitglieder dauert bis zum Ende derjenigen Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das dritte volle Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrates oder Vertretungsmitglieder im Laufe ihrer Amtszeit aus, so werden für den Rest der Amtszeit der ausgeschiedenen Mitglieder Ersatzmitglieder entsandt.
- (4) Die Aufsichtsratsmitglieder oder ihre Vertretungsmitglieder können ohne Angabe von Gründen von den entsendungsberechtigten Gesellschaftern abberufen werden bzw. können das Amt ohne Angabe von Gründen vor Ablauf der Amtszeit des Aufsichtsrates niederlegen. Die Abberufung bzw. die Niederlegung erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber der Geschäftsführung, die die übrigen Gesellschafter hierüber unterrichtet.

- (5) Die bzw. der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird vom Land Schleswig-Holstein, die bzw. der stellvertretende Vorsitzende wird von den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr bestimmt.
- (6) Dem Aufsichtsrat sind je ein nicht stimmberechtigter Vertreter des Städtebundes und des Gemeindetages beigeordnet. Sie nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrates beratend teil.
- (7) Die Gesellschafter der Träger der öffentlichen Verwaltung, die mehrere Mitglieder entsenden, sollen zur Hälfte dieser Mitglieder Frauen entsenden. Die Gesellschafter der Träger der öffentlichen Verwaltung, die nur ein Mitglied entsenden, sollen für jede zweite Amtszeit des Aufsichtsrates eine Frau entsenden. Diese Verpflichtung entfällt nur dann, wenn eine Entsendung von Frauen nicht möglich ist; dies ist bei der Entsendung des Mitglieds schriftlich zu begründen.

## § 9

### Einberufung des Aufsichtsrates

- (1) Die Sitzungen des Aufsichtsrates werden von der bzw. dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfalle von der bzw. dem stellvertretenden Vorsitzenden einberufen. Jedes stimmberechtigte Aufsichtsratsmitglied hat das Recht, die Einberufung des Aufsichtsrates unter Angabe des Zwecks und der Gründe zu verlangen.  
Die Einberufung hat mindestens vier Wochen vor der Sitzung unter Angabe eines Ortes, der Zeit sowie der Tagesordnung mit entsprechenden Vorlagen zu erfolgen. In dringenden Fällen kann die Frist auf bis zu sieben Kalendertage verkürzt werden.
- (2) In Einzelfällen kann die bzw. der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende von einer Sitzung absehen, wenn kein stimmberechtigtes Mitglied des Aufsichtsrates widerspricht. In diesen Fällen erfolgt die Abstimmung im schriftlichen Verfahren; zulässig ist auch Telefax oder ähnliche Kommunikationsmittel. Den beigeordneten Mitgliedern des Aufsichtsrates ist hiervon Kenntnis zu geben.

## § 10

### ~~Beschlußfähigkeit~~ Beschlussfähigkeit des Aufsichtsrates

- (1) Der Aufsichtsrat ist ~~beschlußfähig~~beschlussfähig, wenn mindestens drei der stimmberechtigten Mitglieder einschließlich der bzw. des Vorsitzenden, ersatzweise das Vertretungsmitglied anwesend sind.
- (2) Stellt sich nach ordnungsmäßiger Einberufung die ~~Beschlußunfähigkeit~~ Beschlussunfähigkeit heraus, so ist unverzüglich mit gleicher Tagesordnung eine neue Aufsichtsratsitzung einzuberufen, die binnen zwei Wochen, gerechnet vom Tage der ~~beschlußunfähigen~~ beschlussunfähigen Sitzung, stattzufinden hat. Diese Aufsichtsratsitzung ist dann ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden stimmberechtigten Aufsichtsratsmitglieder ~~beschlußfähig~~beschlussfähig. Hierauf ist in der Einladung gesondert hinzuweisen.

## § 11

### ~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung des Aufsichtsrates

- (1) Die Sitzungen des Aufsichtsrates werden von der bzw. dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfalle von der bzw. dem stellvertretenden Vorsitzenden geleitet.
- (2) Der Aufsichtsrat ~~faßt~~ fasst seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit seiner stimmberechtigten satzungsmäßigen Mitglieder. Stimmenthaltungen werden nicht gezählt. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme der bzw. des vom Land bestimmten Aufsichtsratsvorsitzenden bzw. des Vertretungsmitgliedes.
- (3) Abwesende Aufsichtsratsmitglieder können, sofern auch das Vertretungsmitglied nach § 8 Abs. (2) verhindert ist, dadurch an einer ~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung des Aufsichtsrates teilnehmen, das sie schriftliche Stimmabgaben überreichen lassen.
- (4) Über die Sitzung des Aufsichtsrates ist eine Niederschrift anzufertigen, die die bzw. der Vorsitzende bzw. der stellvertretende Vorsitzende unterzeichnet und die von der Geschäftsführung allen Mitgliedern des Aufsichtsrates, den beigeordneten Mitgliedern des Aufsichtsrates und auch den Gesellschaftern zugeleitet wird. In der Niederschrift sind der Ort und der Tag der Sitzung, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Gegenstände

der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrates anzugeben. Ist nicht in einer Sitzung abgestimmt worden, ist ebenfalls eine Niederschrift anzufertigen.

## § 12

### Vergütung des Aufsichtsrates

- (1) Die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich und unentgeltlich.
- (2) Barauslagen, insbesondere Reisekosten, können erstattet werden. Näheres wird durch Beschluß-Beschluss der Gesellschafterversammlung bestimmt.

## § 13

### Befugnisse des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu beraten und zu überwachen. Die Rechte und Pflichten des Aufsichtsrates und seiner Mitglieder werden durch Gesetz und den Gesellschaftsvertrag bestimmt. Der Aufsichtsrat hat, soweit dieser Vertrag nichts anderes vorsieht, insbesondere die in den §§ 111 Abs. 1 bis 4, 112 und 171 Aktiengesetz vorgesehenen Aufgaben.

## § 14

### Zuständigkeit des Aufsichtsrates

- (1) Folgende Maßnahmen dürfen nur mit Einwilligung des Aufsichtsrates vorgenommen werden, sofern und soweit sie nicht in einem vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan ausgewiesen sind:
  - a) Verabschiedung und Änderung des Wirtschaftsplanes, Abweichung von dem Wirtschaftsplan,
  - b) Investitionen, deren Kosten im Einzelfall eine vom Aufsichtsrat beschlossene Grenze übersteigen,
  - c) Abschluß-Abschluss von Miet- und Pachtverträgen über unbewegliche Sachen und Miet-, Pacht- oder Leasingverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr,

- d) ~~Abschluß~~-Abschluss oder Änderung von Anstellungsverträgen, § 18 Buchstabe e) bleibt davon unberührt,
  - e) Erteilung von Prokura und Handlungsvollmachten für den gesamten Geschäftsbetrieb,
  - f) Gewährung von Versorgungsansprüchen und Sozialleistungen,
  - g) Aufnahme von Anleihen oder Krediten sowie die Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder sonstigen Gewährleistungen,
  - h) Maßnahmen, die von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft sind. Dazu gehören insbesondere alle Angelegenheiten, in denen die Gesellschaft gemäß § 3 für das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr tätig wird und die Ministerien bzw. der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr rechtlich zuständig ist bzw. sich die abschließende Zeichnung gemäß Arbeitsrichtlinien vorbehalten hat,
  - i) die Anstellung und Kündigung der Geschäftsführung, die Festlegung der Bedingungen ihrer Anstellungsverträge sowie deren Änderungen.
- (2) Die Gesellschafterversammlung kann weitere Geschäfte beschließen, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden dürfen.
- (3) Die Geschäftsführung legt alljährlich nach Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber rechtzeitig vor Beginn des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat den Wirtschaftsplan vor.

## § 15

### Beirat

- (1) Die Gesellschaft hat einen Beirat, der sie in Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs, berät.
- (2) Der Beirat besteht aus bis zu zehn Mitgliedern, von denen je ein Mitglied von der Ministerin bzw. dem Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr und der Ministerin bzw. dem Minister für Natur und Umwelt, durch schriftliche Erklärung gegenüber der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates entsandt wird. Die weiteren Mitglieder werden vom Auf-

sichtsrat gewählt. Die Mitglieder sollen Fachleute auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs sein.

- (3) Die Amtszeit des Beirates endet mit der Amtszeit des Aufsichtsrates. Für die Abberufung, Abwahl, Ersatzwahl und Niederlegung des Mandats gelten die Bestimmungen des § 8 entsprechend. Notwendige schriftliche Erklärungen sind gegenüber der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates abzugeben.
- (4) Der Beirat gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt aus seiner Mitte eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden und eine stellvertretende Vorsitzende bzw. einen stellvertretenden Vorsitzenden.
- (5) Der Beirat übt seine Tätigkeit ehrenamtlich aus. Barauslagen, insbesondere Reisekosten, können erstattet werden. Näheres wird durch ~~Beschluß~~ Beschluss der Gesellschafterversammlung bestimmt.

## § 16

### Gesellschafterversammlung

- (1) Die Gesellschafterversammlung wird durch die Geschäftsführung einberufen. Die Einberufung erfolgt ~~durch eingeschriebenen Brief~~ schriftlich, per Telefax oder E-Mail unter Angabe des Ortes, der Zeit sowie der Tagesordnung mit entsprechenden Vorlagen mit einer Frist von mindestens vier Wochen. In dringenden Fällen kann die Frist ausnahmsweise auf bis zu sieben Kalendertage abgekürzt werden.
- (2) Die ordentliche Gesellschafterversammlung soll zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres innerhalb der gesetzlichen Frist zur ~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung über die Feststellung des Jahresabschlusses für das abgelaufene Geschäftsjahr, die Verwendung des Ergebnisses, die Genehmigung des Lageberichtes und die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung stattfinden. Darüber hinaus kann jeder Gesellschafter die Einberufung einer Gesellschafterversammlung verlangen.
- (3) Die Gesellschafterversammlung wird von der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder im Falle der Verhinderung von dem Vertretungsmitglied geleitet.

## § 17

### **Beschlußfassung Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung**

- (1) Die Gesellschafterversammlung ~~faßt~~ fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit. Stimmenthaltungen werden nicht gezählt. Die Gesellschafter bestimmen einen ihrer Mitarbeiter, der die Rechte und Pflichten des jeweiligen Gesellschafters in der Gesellschafterversammlung wahrnimmt. Im Verhinderungsfalle kann ein Gesellschafter sich durch einen anderen Gesellschafter vertreten oder eine schriftliche Stimmabgabe überreichen lassen. Je nominell 51,00 € ~~100,00 DM~~ des Stammkapitals gewähren eine Stimme. Das Land hat jedoch bei einer Beteiligung am Stammkapital in Höhe von 13.005,00 € ~~25.500,00 DM~~ 256 Stimmen.
- (2) Über Beschlüsse der Gesellschafterversammlung ist, soweit nicht notarielle Beurkundung vorgeschrieben ist, eine Niederschrift anzufertigen, die die bzw. der Vorsitzende unterschreibt. Die Niederschrift bzw. eine Abschrift des notariellen Protokolls ist jedem Gesellschafter von der Geschäftsführung zu übersenden.
- (3) In Einzelfällen kann von einer Sitzung abgesehen werden, wenn kein Gesellschafter diesem Verfahren widerspricht, sich alle an der Abstimmung beteiligen und dies vom Gesetz zugelassen ist. In diesen Fällen erfolgt die Abstimmung im schriftlichen Verfahren; zulässig ist auch Telefax. Die Abstimmung wird von der Geschäftsführung herbeigeführt. Zur Gültigkeit ist es erforderlich, ~~daß~~ dass die Abstimmung innerhalb der von der Geschäftsführung festzulegenden Frist erfolgt. Das Abstimmungsergebnis ist jedem Gesellschafter innerhalb von sieben Kalendertagen schriftlich mitzuteilen.
- (4) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung können nur innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Bekanntgabe der Niederschrift angefochten werden.

## § 18

### **Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung**

Die Gesellschafterversammlung beschließt über

- a) Aufnahme neuer und Aufgabe bisheriger Tätigkeiten im Rahmen des Unternehmensgegenstandes,

- b) die Feststellung des Jahresabschlusses und die Genehmigung des Lageberichtes, die Verwendung des Ergebnisses oder die Deckung des Verlustes,
- c) die Wahl des ~~Abschlußprüfers~~ Abschlussprüfers gem. § 318 des Handelsgesetzbuches für den kommenden ~~Jahresabschluß~~ Jahresabschluss,
- d) die Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates,
- e) die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung,
- f) die Änderungen des Gesellschaftsvertrages,
- g) die Erhöhung oder Herabsetzung des Stammkapitals,
- h) die Abtretung von Geschäftsanteilen oder Teilen von solchen,
- i) den Erwerb oder die Veräußerung von Beteiligungen an anderen Unternehmen sowie die Errichtung von Zweigniederlassungen,
- j) die Auflösung der Gesellschaft sowie die Wahl der Liquidatoren,
- k) die Arbeitsrichtlinien für die Geschäftsführung,
- l) Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten.

## § 19

### Partnerschaftliches Verhalten

Die Beschlüsse des Aufsichtsrates und die Beschlüsse der Gesellschafterversammlung sollen jeweils im Einvernehmen aller Beteiligten erfolgen. Sofern die kreisfreien Städte sowie die Kreise oder deren Zweckverbände als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr einstimmig zu einem Tagesordnungspunkt der Gesellschafterversammlung den Antrag auf erneute Beratung stellen, ist dem stattzugeben mit der Maßgabe, ~~daß~~ dass die Angelegenheit in der nächsten gemäß § 16 einzuberufenden Gesellschafterversammlung abschließend zu entscheiden ist. Hierauf ist in der Einladung gesondert hinzuweisen.

## § 20

### Rechnungslegung

- (1) Der ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss und der Lagebericht sind, soweit nicht weitergehende gesetzliche Vorschriften gelten oder andere gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, in entsprechender Anwendung der Vorschriften des dritten Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufzustellen und prüfen zu lassen.
- (2) Die Geschäftsführung hat dem Aufsichtsrat den ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss, den Lagebericht und den Prüfungsbericht des Abschlußprüfers unverzüglich nach Fertigstellung gemeinsam mit ihrem Vorschlag zur Ergebnisverwendung vorzulegen. Der Aufsichtsrat hat den ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag über die Ergebnisverwendung zu prüfen und über das Ergebnis seiner Prüfung der Gesellschafterversammlung, verbunden mit einer ~~Beschlußempfehlung~~Beschlussempfehlung, zu berichten.

## § 21

### Ergebnisverwendung und Finanzierung der Gesellschaft

- (1) Über die Ergebnisverwendung beschließt die Gesellschafterversammlung.
- (2) Ein Fehlbetrag, soweit er durch die Aufgabenerledigung für den Gesellschafter Land Schleswig-Holstein entstanden ist, wird von diesem durch einen entsprechenden Zuschuß-Zuschuss ausgeglichen. ~~Diese Regelung gilt ab 01.01.1996 nur, wenn das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein mit der darin für den Gesellschafter Land Schleswig-Holstein enthaltenen Finanzierungsermächtigung in Kraft getreten ist.~~

## § 22

### Prüfungsrecht

- (1) Die im § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz aufgeführten Rechte stehen dem Land Schleswig-Holstein zu, die Rechte aus § 54 Haushaltsgrundsatzgesetz dem Landesrechnungshof Schleswig-Holstein.

- (2) Bei Eingehen einer Beteiligung in Höhe von mehr als dem vierten Teil an den Anteilen an einem anderen Unternehmen ist § 65 Absatz 3 der Landeshaushaltsordnung zu beachten.

### § 23

#### Verkauf von Geschäftsanteilen

- (1) Die Veräußerung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen bedarf der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.
- (2) Die Veräußerung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen ist nur an Mitgesellschafter oder deren Zweckverbände im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr möglich.

### § 24

#### Kündigung

- (1) Jeder Gesellschafter kann die Gesellschaft am ~~Schluß~~-Schluss des Geschäftsjahres mit einer Frist von neun Monaten durch eingeschriebenen Brief an sämtliche übrigen Gesellschafter kündigen.
- (2) Kündigt ein Gesellschafter, so steht den anderen Gesellschaftern das Recht zu, von dem kündigenden Gesellschafter durch schriftliche Erklärung die Übertragung seiner Beteiligung gegen Vergütung zu verlangen (Übernahmerecht). Machen mehrere der übernahmeberechtigten Gesellschafter von ihrem Übernahmerecht Gebrauch, so erwerben sie den Geschäftsanteil anteilig im Verhältnis ihrer bisherigen Beteiligung am Stammkapital. Kündigt der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein die Gesellschaft, so ist die Gesellschaft aufgelöst.
- (3) Das Übernahmerecht kann von den Gesellschaftern innerhalb von drei Monaten nach Zugang der Kündigung ausgeübt werden.
- (4) Die dem kündigenden Gesellschafter zustehende Vergütung ~~bemißt~~-bemisst sich nach dem Nennwert des Geschäftsanteils.

- (5) Wird das Übernahmerecht nicht fristgerecht ausgeübt oder lehnen alle Übernahmeperechtigten die Übernahme bereits vorher schriftlich ab, so ist die Gesellschaft aufgelöst.

## § 25

### Vermögensverteilung bei Auflösung

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft fällt deren Vermögen, soweit es über das Stammkapital hinausgeht, dem Land Schleswig-Holstein zu.

## § 26

### ~~Schlußbestimmungen~~Schlussbestimmungen

- (1) Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, darüber hinaus im amtlichen Anzeiger, Beilage zum Amtsblatt Schleswig-Holstein.
- (2) Soweit dieser Vertrag nichts anderes bestimmt, gelten die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere die des GmbH-Gesetzes in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- (3) Sollten Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die betreffende Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem angestrebten wirtschaftlichen Zweck möglichst nahe kommt.
- ~~(4) Die Gesellschaft trägt die Kosten ihrer Gründung bis zu einem Betrag von 6.000,00 DM. Etwaige darüber hinausgehende Kosten trägt der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein.~~



---

**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)<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup> (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**

---

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

<sup>2</sup> 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. Die Kündigung dieser Vereinbarung durch einen oder mehrere Partner dieser Vereinbarung ist nur möglich, wenn der oder die Kündigende(n) zugleich seinen/ihre Gesellschaftsanteil(e) an der nah.sh GmbH an die übrigen Gesellschafter der nah.sh GmbH nach Maßgabe des § 24 des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH überträgt/übertragen.
- (2) Die Kündigung bedarf der Schriftform und ist allen anderen Gesellschaftern gegenüber auszusprechen.
- (3) Die Kündigungsfrist beträgt 9 Monate zum Ende eines Kalenderjahres.
- (4) Durch die Kündigung wird diese Vereinbarung nicht aufgelöst, sondern mit den verbleibenden Partnern dieser Vereinbarung unter Ausschluss des/der Kündigenden zu ansonsten unveränderten Konditionen fortgeführt.



~~(1)(5)~~ Änderungen und Ergänzungen der Vereinbarung sowie deren Aufhebung bedürfen der Schriftform.

~~(2)~~ Änderungen der Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

## § 5

### Inkrafttreten

Die Vereinbarung tritt am ... in Kraft.

### 1. Wird eine neue Gesellschaft gegründet?

Nein. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein GmbH (LVS GmbH), bei der die Aufgabenträger heute schon Gesellschafter sind, wird in eine Verbundgesellschaft umgewandelt.

### 2. Wie heißt die Verbundgesellschaft?

Die GmbH heißt Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH - kurz **nah.sh GmbH**.

### 3. Ändern sich die gesetzlichen Zuständigkeiten der Gesellschafter?

Nein. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr bleibt beim Land, die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV bleibt bei den Kreisen und kreisfreien Städten oder deren jeweiligen Zweckverbänden (vgl. ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein).

### 4. Welche Aufgaben nimmt die nah.sh GmbH wahr?

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 und nicht von einzelnen Gesellschaftern wahrgenommen werden können (z. B. da diese Aufgaben nicht in deren Zuständigkeitsbereich fallen, erforderliche Fachkenntnisse oder Kapazitäten fehlen).

Kernaufgaben der nah.sh GmbH sind insbesondere (vgl. Ergebnispapier der AG Verbund vom 17.06.2013):

- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung landesweite und/oder überregionale Ausstrahlung/Bedeutung hat,
- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung dazu dient, dass der Fahrgast den ÖPNV als einheitliches und einfaches System wahrnimmt,
- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung dazu dient, dass Zugangshemmnisse zum ÖPNV beseitigt bzw. minimiert werden.

Projektarbeiten einzelner Gesellschafter, die ausschließlich dem beauftragenden Gesellschafter dienen, gehören nicht zu den Aufgaben der nah.sh GmbH. In Absprache können Gesellschafter die nah.sh GmbH mit Projekten beauftragen. Eine mögliche Vergütung ist durch den Auftraggeber zu zahlen (z. B. Durchführung von Vergabeverfahren, Erstellung RNVP).

### 5. Wer steuert die nah.sh GmbH?

Bei der Umwandlung der LVS GmbH in die nah.sh GmbH bleibt der Gesellschaftsvertrag mit der bestehenden Gremienstruktur (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung, Beirat) im Grundsatz bestehen und wird lediglich um eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH ergänzt (öffentlich-rechtliche Vereinbarung, unterzeichnet von allen Gesellschaftern der nah.sh GmbH.).

In dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung sind folgende Punkte geregelt:

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

Die Gesellschaft betreffende Entscheidungen werden auch weiterhin in der Gesellschafterversammlung getroffen. Der Aufsichtsrat wird auch weiterhin die Geschäfte der Gesellschaft überwachen.

**6. Wie und an welcher Stelle wird die Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH geregelt?**

Es soll eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖRV) geschlossen werden, in der die Zusammenarbeit der Gesellschafter geregelt ist. Wesentlicher Bestandteil der ÖRV ist der Verbundausschuss (siehe Frage 5).

**7. Wie werden die zusätzlichen Aufgaben des Verbundes finanziert?**

Für die zusätzlichen Aufgaben erhalten die 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 auszusahlen. 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.

Die nah.sh GmbH finanziert hiervon Personal- und Sachkosten, Gutachter und externe Berater.

**8. Wie sicher sind die Mittel, die das Land den Kreisen zur Finanzierung der Verbund GmbH über die Finanzierungsverordnung auszahlt?**

Auch diese Mittel stehen wie alle anderen öffentlichen Mittel unter einem Haushaltsvorbehalt. Ein Großteil der Kommunalisierungsmittel wird aus Regionalisierungsmitteln bereitgestellt, auf deren Entwicklung das Land wenig Einfluss hat. Sollten die Mittel für den ÖPNV, und hier insbesondere für die Finanzierung der Landesverordnung, nicht mehr in voller Höhe zur Verfügung stehen, werden die Gesellschafter überlegen müssen, an welcher Stelle gespart wird.

**9. Was passiert, wenn ein Gesellschafter nicht mehr die volle Summe (50 T€) an die nah.sh GmbH entrichten kann?**

Dieser Fall kann nur dann eintreten, wenn die Mittelzuweisung des Landes gekürzt wird und der Aufgabenträger die Kürzung nicht durch Eigenmittel kompensieren kann. Die Kündigungsmodalitäten sind im Gesellschaftsvertrag (§ 24) bzw. in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (§ 4) geregelt (s. hierzu auch Frage 4). Ansonsten sind die Aufgabenträger per FinVO verpflichtet, den ihnen für diesen Zweck zugewiesenen Betrag in voller Höhe an die nah.sh GmbH zu zahlen.

Tritt der o. a. Fall ein, erfüllt dieser Gesellschafter die ÖRV nicht mehr und müsste faktisch die Mitgliedschaft an der nah.sh GmbH kündigen (d.h. auch seinen Anteil verkaufen), es sei denn, die Gesellschafter verständigen sich auf eine andere Lösung.

**10. Warum bekommen die HVV-Kreise keinen „Zuschuss“ für die Erledigung von Verbundaufgaben (50 T €)? Sie gehören doch dem HVV an, der entsprechende Aufgaben für sie übernimmt.**

Die Zuwendung in Höhe von insgesamt 550 T€ (50 T€ je Aufgabenträger, siehe Frage 7) ist lediglich für die Kreise und kreisfreien Städte vorgesehen, die sich neu zu einem Nahverkehrsverbund zusammenschließen und keinem anderen Verbund mit eigenem Verbundtarif angehören. Die nah.sh GmbH soll (ähnlich wie in anderen Verbänden) im Auftrag ihrer Gesellschafter bestimmte Themen zentral erarbeiten und damit die Gesellschafter unterstützen. Außerdem sollen Standards entwickelt werden, mit deren Umsetzung das Ziel verfolgt wird, dem Kunden die Vorteile des SH-Tarifs und die Zusammengehörigkeit des ÖPNV näher zu bringen.

In den Hamburger Randkreisen gelten die Standards des HVV, die von der HVV GmbH in Zusammenarbeit mit ihren Gesellschaftern erarbeitet werden. D. h., ein Großteil der Arbeitsergebnisse der nah.sh-Verbundgesellschaft wird für die Hamburger Randkreise nicht nutzbar sein. Gleichwohl werden auch die HVV-Kreise vom nah.sh-Verbund profitieren, da sich dieser auch für landesweite Themen im Auftrag aller Gesellschafter einsetzen soll.

Zudem unterstützt das Land Schleswig-Holstein die HVV-Kreise bereits seit 1996 mit ca. 10 Mio. € jährlich. Mit Bezug auf § 6 Abs. 5 (neu Abs 4) Nr. 2 ÖPNVG SH können die Mittel unter anderem für die „Finanzierung der Gründung und nicht anderweitig gedeckte Kosten einer ggf. zu gründenden Nahverkehrsinstitution für den Hamburger Verkehrsraum,...“ verwendet werden (vgl. § 1, (3) ÖRV SH, HH und Hamburger Randkreise vom 11. Januar 1996).

Ein (weiterer) finanzieller Zuschuss zu Gunsten der Hamburger Randkreise ist aus den genannten Gründen nicht angezeigt.

**11. Müssen die HVV-Kreise mitmachen?**

Sollten die HVV-Kreise der Verbundgründung nicht zustimmen, so steht es ihnen frei, weiterhin Gesellschafter der nah.sh GmbH zu bleiben oder ihre Mitgliedschaft zu kündigen. Mit dem Austritt aus der Gesellschaft endet auch die Mitgliedschaft in den entsprechenden Arbeitsgremien.

**12. Kommt der Verbund auch, wenn nicht alle Kreise mitmachen?**

Wir gehen bislang von einer einstimmigen Zustimmung aller Gesellschafter der LVS zur Gründung der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) aus.

**13. Kann ein Gesellschafter aus dem Verbund wieder austreten?**

Dies ist unter Berücksichtigung der Kündigungsmodalitäten möglich (siehe § 24 Gesellschaftsvertrag der LVS bzw. § 4 der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Gesellschafter damit auch sein Gestaltungsrecht bzw. seine Einflussnahme auf die im Verbundgebiet geltenden Standards verliert.

**14. Welche Gremien wird es im Verbund geben?**

---

Das zentrale Entscheidungsgremium der Verbundaufgabenträger soll der Verbundausschuss (ehemals AT-Runde) sein. 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.

Der Verbundausschuss kann sich eine Geschäftsordnung geben (z. B. Einstimmigkeit bei finanzwirksamen Entscheidungen, Entsendung von Vertretern in Gremien mit Dritten).

**15. Werden die HVV-Kreise im Verbundausschuss vertreten sein?**

Ja, so ist es geplant. Je nach Betroffenheit von Entscheidungen erhalten die HVV-Kreise Stimmberechtigung.

---

**16. Welche Rolle wird der AK Kommunikation künftig haben?**

Der AK Kommunikation wird auch künftig als beratendes Gremium bestehen bleiben. Hier sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit je 5 Vertretern gleichermaßen beteiligt.

Entscheidend für die Arbeit im AK Kommunikation wird sein, wie sich der Verbundausschuss zu bestimmten Fragestellungen positioniert, denn dieser Ausschuss ist das Beschlussgremium. Diese Positionen werden durch die AT-Vertreter in den AK Kommunikation eingebracht und dort beraten werden. Wirkung entfaltet letztlich die vom Verbundausschuss mit einem Letztentscheidungsrecht des Landes verabschiedete Corporate-Design-Richtlinie.

**17. Wie wird der Nahverkehrsverbund mit den Unternehmen zusammenarbeiten?**

Der Nahverkehrsverbund wird eng mit den Unternehmen zusammenarbeiten. Es ist geplant, die Eckpunkte der Zusammenarbeit in einem Kooperationsvertrag zwischen LVS (bzw. nah.sh GmbH) und der NSH zu regeln. Der Vertrag baut auf dem bisherigen Vertrag zur Zusammenarbeit im gemeinsamen Tarif (Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag) auf und soll den Aufgabenträgern mehr Einfluss ermöglichen. Grundsätzliche Entscheidungen zum Tarif sollen z. B. künftig in einem gemeinsamen Gremium von AT und VU beraten und beschlossen werden. Zur Vorbereitung der Gremiensitzungen wird der Verbundausschuss ein Meinungsbild einholen, welches die AT-Vertreter im gemeinsamen Gremium vertreten sollen.

**W. Bonow, D. Drochner, P. Coordes, H. Wepler, M. Scholz, A-K Marggraf, S. Jäger, C. Sörensen**

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

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

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

## Notwendige Schritte zur Gründung eines Verkehrsverbundes

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

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

Anlage: Gremien der LVS GmbH

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 Ressortbezeichnungen 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



**nah.sh**

LVS Schleswig-Holstein  
Landesweite Verkehrs-  
servicegesellschaft mbH  
Raiffeisenstraße 1  
24103 Kiel

T 0431-66019-0  
F 0431-66019-19  
info@lvs-sh.de  
www.nah.sh

Bahn: Kiel Hauptbahnhof  
Bus: Hbf/ZOB

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Staatssekretär Dr. Frank Nägele  
Geschäftsführer:  
Bernhard Wewers  
Prokuristin: Petra Coordes

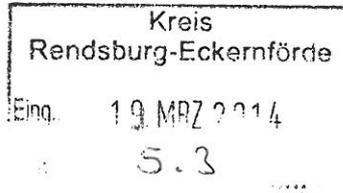
Bankverbindung  
Commerzbank Kiel  
BLZ 210 400 10  
Kto. 7444 961  
IBAN DE35210400100744496100  
BIC COBADEFFXXX

USt-IdNr. DE176971760

Handelsregister HRB 4226  
Amtsgericht Kiel  
Sitz der Gesellschaft Kiel

LVS Schleswig-Holstein mbH | Raiffeisenstraße 1 | 24103 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde  
Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen  
Malte Nevermann  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg



Name	E-Mail	Durchwahl	Datum
Petra Coordes	p.coordes@lvs-sh.de	0431-66019-13	Kiel, 14.03.2014

## Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses Ihre Email vom 27.02.2014

Sehr geehrter Herr Nevermann,

mit o. a. Email informieren Sie uns über einen Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses zur geplanten Verbundgründung.

Dem Internetportal des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist zu entnehmen, dass der Beschluss am 22.01.2014 wie folgt gefasst wurde:

***In der Präambel der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird der Ausdruck „möglichst barrierefrei“ gestrichen. Stattdessen ist eine Formulierung aufzunehmen, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes „unter Beachtung von Artikel 9 Absatz 1 der UN-Behindertenrechtskonvention“ erfolgt.***

***Dem Hauptausschuss wird empfohlen, dem Kreistag zu empfehlen, der vorgeschlagenen Änderung des Gesellschaftsvertrages der „LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH“ sowie dem Abschluss der „Öffentlich-rechtlichen 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)“ mit der vom Regionalentwicklungsausschuss vorgeschlagenen Änderung der Präambel zuzustimmen.***

Für die weiteren Beratungen und Beschlussfassungen möchten wir Ihnen zu der vom Regionalentwicklungsausschuss vorgeschlagenen Änderung unsere Einschätzung mitteilen.

Der zur Beschlussfassung vorgelegte Stand der Unterlagen zur Gründung des NAH.SH Verbundes ist das Ergebnis einer langen und intensiven Beratung aller ÖPNV-Aufgabenträger in Schleswig-Holstein. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung soll die Zusammenarbeit aller Aufgabenträger, verbindlicher als

Mitglied der

bundes | arbeits | gemeinschaft  
**BAGSPNV**  
schienen | personen | nah | verkehr



dies bislang der Fall ist, regeln. Die per Gesetz geregelten Aufgaben und Zuständigkeiten jedes Einzelnen bleiben von der Verbundgründung unberührt.

Die Mitgliedstaaten sind gemäß UN-Behindertenrechtskonvention zu einem „Höchstmaß an Barrierefreiheit“ verpflichtet. In der UN-Behindertenrechtskonvention sind dafür allgemeine Handlungsfelder aber keine konkreten Maßnahmen und/oder Fristen zur Umsetzung benannt.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konkretisiert in seiner neusten Fassung (in Kraft seit dem 01.01.2013) die Umsetzung dieses Zieles, in dem es dem regionalen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr mehr Bedeutung zukommen lässt und erstmals Fristen benennt. Zu diesem Punkt führt § 8 (3) PBefG aus:

**„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“**

Das PBefG ist für die Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen mit dem Bus verbindliche Vorgabe; mit anderen Worten es gilt unmittelbar. Daher kann in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf einen entsprechenden Verweis verzichtet werden.

Mit der gewählten Formulierung in der Präambel: „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.“ wollen die Aufgabenträger das Ziel bekräftigen. Die einschränkende Formulierung trägt dem Umstand Rechnung, dass für Umbaumaßnahmen von ÖPNV-Stationen in erster Linie der Baulastträger (die Gemeinde bzw. das jeweilige Infrastrukturunternehmen) zuständig ist.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Petra Coordes

i. A. Dr. Bettina Hartz



<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlage-Nr:	VO/2014/258
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	29.04.2014
	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
	Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Ausschreibung der Schülerverkehre zur Lilli-Nielsen-Schule</b>		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
	Hauptausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Regionalentwicklungsausschuss stimmt der Inanspruchnahme der Beratungsleistung durch die LVS beim Ausschreibungsverfahren „Schülerverkehre zur Lilli-Nielsen-Schule“ zu. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss die Freigabe der erforderlichen Mittel.

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Gegenstand des Ausschreibungsverfahrens ist der Vorlage zum TOP 10 der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 16.04.2014 zu entnehmen.

Das Ausschreibungsverfahren soll unter fachkundiger Begleitung durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) erfolgen. Bereits im Jahr 2011 erfolgte eine gutachterliche Begleitung des Kreises seitens der LVS bei einem Vergabeverfahren zur „Beförderung von Schülern mit Behinderung zu den drei Förderzentren mit den Schwerpunkten Geistige Entwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie zu dem Förderzentrum mit dem Schwerpunkt Sprache“. Der Gegenstand des Verfahrens war, vergleichbar mit dem jetzigen Ausschreibungsverfahren, die Erbringung und Organisation von Beförderungsleistungen, die das Bringen und Abholen von Schülern mit Behinderung zu den Förderzentren im Kreis beinhaltet.

Aufgrund der thematischen wie fachlichen Überschneidung mit dem nun durchzuführenden Ausschreibungsverfahren können durch die erneute Zusammenarbeit mit der LVS Synergieeffekte erzielt und somit Kosten im Sinne von zu leistenden Arbeitsstunden eingespart werden. Auf Grundlage der Unterlagen und Erfahrungen aus dem gemeinsam mit der LVS durchgeführten Vergabeverfahren im Jahr 2010/2011, kann bei erneuter Zusammenarbeit bereits auf wesentliche Grundlagen für die Ausgestaltung und Abwicklung des Vergabeverfahrens zurückgegriffen werden und mit dem Vergabeverfahren zeitnah

begonnen werden, da die Kenntnisse über die speziellen Bedürfnisse und Anforderungen, die bei einem Vergabeverfahren zur Ausschreibung der Beförderung von Schülern mit Behinderungen zu berücksichtigen sind, aufgrund der im Vergabeverfahren aus dem Jahr 2010/2011 gesammelten Erfahrungen mit der Thematik bereits vorausgesetzt werden können.

Die Kosten werden gemäß dem veranschlagten Stundensatz von 70,00 € (zzgl. USt.) mit Nachweis entsprechend der geleisteten Stunden abgerechnet. Ausgegangen wird von 100 bis 150 notwendigen Mitarbeiterstunden, im Vergleich zu rund 310 Stunden für das Vergabeverfahren aus dem Jahr 2010/2011.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Es entstehen im Verlauf Beratungskosten für die fachkundige Begleitung durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) im Ausschreibungsverfahren von voraussichtlich 7.000 € bis 10.000 €, welche durch das mit Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses vom 19.11.2013 zur Verfügung gestellte Budget gedeckt werden sollen.

**Anlage/n:**



<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr: VO/2014/265
Federführend: FD 5.1 Gebäudemanagement	Status: öffentlich Datum: 07.05.2014 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Martin Kurowski
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
<b>Entwicklungskonzept zur Sanierung und Werterhaltung von Wirtschaftswegen</b>	
Beratungsfolge:	
Status	Gremium
Zuständigkeit	

#### Finanzielle Auswirkungen:

Keine

#### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

#### 2. Sachverhalt:

In der Sitzung am 17.12.2012 hat der Kreistag beschlossen, für das Jahr 2013 Planungskosten in Höhe von 8.000,00 € für ein innovatives neues Kernwegekonzept zur Verfügung zu stellen.

In der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Bauausschusses am 24.01.2013 wurde beschlossen, modellhaft für die Ämter Bordesholm, Flintbek und Mittelholstein von einem Planungsbüro ein Kernwegemodell entwickeln zu lassen.

Ziel des Entwicklungskonzeptes sollte sein, für die Gemeinden verstärkt EU-Fördermittel für den Ausbau von Wirtschaftswegen für den Förderzeitraum ab 2015 einzuwerben.

Der Auftrag zur Entwicklung eines Ausbaukonzeptes wurde an das Ing.-Büro W<sup>2</sup> in Hohenwestedt erteilt, da dieses Planungsbüro aufgrund der langjährigen Erfahrungen im Ausbau und in der Unterhaltung von Wirtschaftswegen die erforderlichen Fachkenntnisse besitzt.

Unmittelbar nach Fertigstellung des Entwicklungskonzeptes hatte das Amt Bordesholm ohne Rücksprache mit dem Kreis die Ämter Flintbek und Mittelholstein zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. In dieser Veranstaltung wurde das Entwicklungskonzept insbesondere Herrn Reimer Böge als MdEP und Herrn Hans-Josef Thoben vom MLUR vorgestellt und erstmalig verteilt.

In der darauf folgenden Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Bauausschusses am 21.11.2013 berichtete der Ausschussvorsitzende über die Veranstaltung und die Presseberichte. Eine gesonderte Vorstellung des Gutachtens ist jedoch nicht erfolgt.

In Zukunft wird verstärkt darauf geachtet, die politischen Vertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde vor einer Publizierung eines vom Kreis in Auftrag gegebenen Gutachtens zu unterrichten.

**Anlage/n:**

Entwicklungskonzept zur Sanierung und Werterhaltung der Wirtschaftswege



**W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH**  
Beratende Ingenieure.

**Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege**

Vermessung · Verkehrsanlagen · Dorfentwicklung · Erschließungen · Pipelinebau · Wasserbau  
Ingenieurbauwerke · Klärtechnik · Kanalnetze · Versorgungsnetze · Vermögensbewertung  
Gebühren- und Beitragskalkulation, Doppik · Infrastrukturmanagement, GIS, Dokumentation



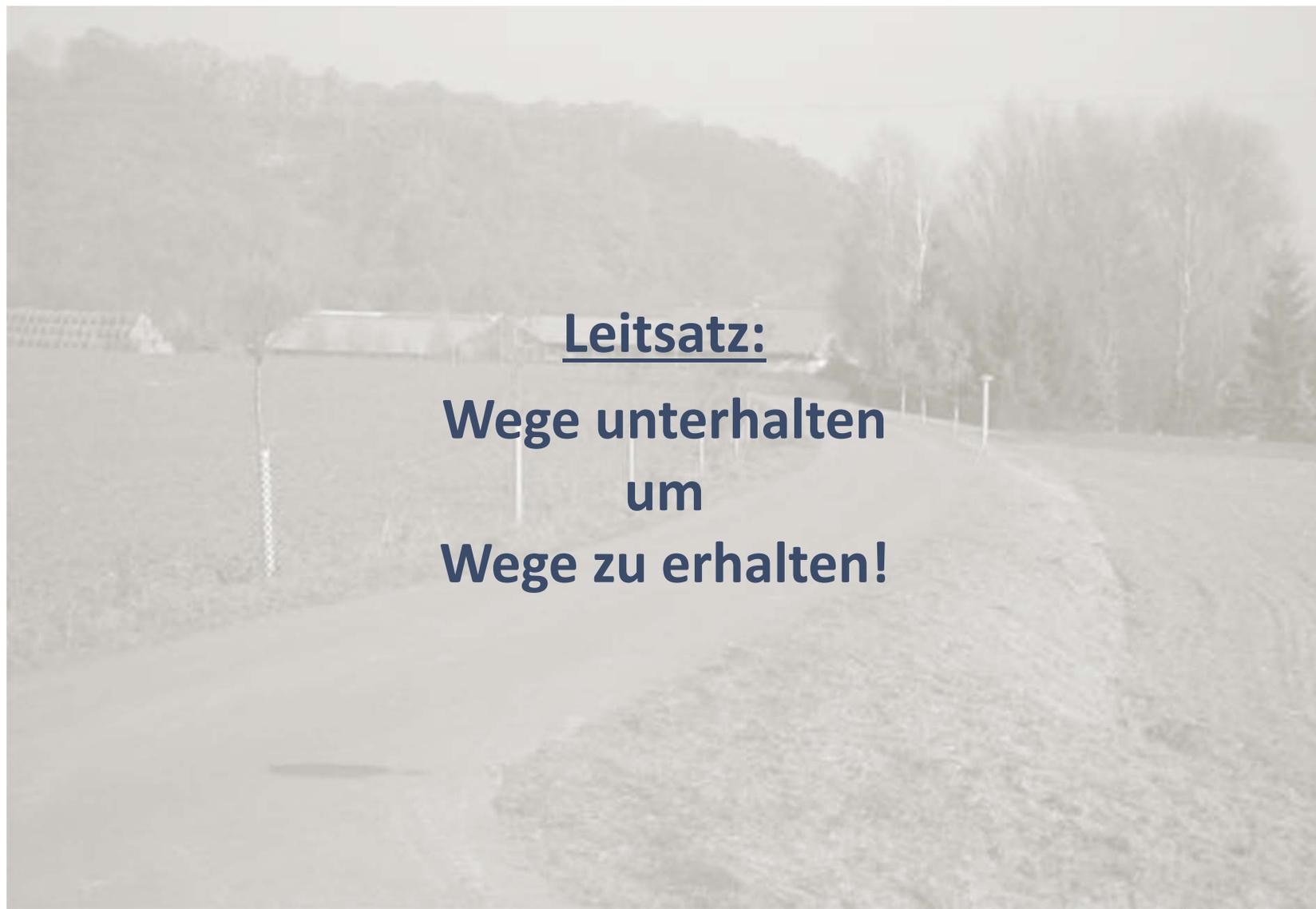
- 1. Zustandsbeschreibung**
- 2. Definitionen**
- 3. Wegeunterhaltung**
- 4. Bezuschussung / Finanzierung**
- 5. Modellregion für das Konzept**
- 6. Kosten der Unterhaltung**
- 7. Fazit**



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



Leitsatz:  
Wege unterhalten  
um  
Wege zu erhalten!

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



# 1.0 Zustandsbeschreibung

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



## 1.0 Zustandsbeschreibung

- Mitte der **50er Jahre Ausbau** des Wegenetzes in SH
- Ausbau mit Fördermitteln für **ansässige Bevölkerung** und **Landwirtschaft**
- Im **Flurbereinigungsverfahren** (70er Jahre) haben die **Landwirte** schon einmal die **Erneuerung** der Wege mit **nahezu 100 % der Kosten getragen**
- **Anforderungen** an die Wege haben sich aufgrund des **Strukturwandels** und des **technischen Fortschritts** der **Landwirtschaft** sowie der Multifunktionalität erheblich **verändert**
- **Vorhandene Wegenetze** wurden überwiegend für Gesamtlasten von bis zu **10 t** ausgebaut → **heutige Fhzg.** haben aber bis zu **60 t Gewicht**
- **Tragschichten** der Wege wurden beim Ausbau in den 60er und 70er Jahren **nur geringfügig verstärkt**
- Die **Ausbaubreiten** sind für **geringe Verkehrsmengen**, mit seltenen Begegnungen und **niedrige Geschwindigkeiten** ausgelegt



## 1.0 Zustandsbeschreibung

- Die **Bedeutung** der **Nebenanlagen** wie Bankette und Gräben wurde **unterschätzt** und die **Unterhaltung vernachlässigt**
- Mit **zunehmendem Alter verschlechtert** sich aufgrund von Abnutzung und Ausmagerung der **Zustand** der Wege, so dass die **Erhaltungsaufwendungen steigen**
- **Überbelastung** der Wege führt **zusätzlich** zur **erhöhten Abnutzung**
- Die **qualitativen Anforderungen** für **touristische Nutzungen** wie z.B. Radfahren und Reiten **decken sich teilweise nicht mit** dem derzeitigen **Zustand** der Wege
- Aufgrund der **knappen Haushaltsmittel** der Gemeinden, insbesondere der letzten Jahre, mussten notwendige **Erhaltungsmaßnahmen** und **Investitionen** zum Ausbau des Wegenetzes **verschoben** werden
- **Förderquoten** sind in den vergangenen Jahren stetig **gesunken**
- **Finanzschwachen** ländlichen **Gemeinden fehlen** die kommunalen **Haushaltsmittel**



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.

## 1.0 Zustandsbeschreibung

### Multifunktionale Bedeutung des ländlichen Wegenetzes





Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



2.0

Definitionen

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



## 2.0 Definitionen

- Das **Ländliche Kernwegenetz (LKW)** umfasst diejenigen Strecken in einer Gemeinde, die **jetzt** oder **zukünftig stärker** als die übrigen Wege den **landwirtschaftlichen** und außerlandwirtschaftlichen **Schwerlastverkehr aufnehmen** und eine **Mehrfachnutzung aufweisen**.
- Diese Strecken werden nach einer **Funktions-** und **Zustandsbewertung**, u. a. mit dem Ziel der **Lenkung** des **Schwerlastverkehrs**, ermittelt.
- Die **Entwicklung** des **LKW** liegt in der **Zuständigkeit** der **einzelnen Gemeinde** und sollte dort unter **Beteiligung** möglichst vieler **Nutzer** und der **Öffentlichkeit** vollzogen werden.
- Die Gemeinde muss ihr ländliches Kernwegenetz durch einen **Gemeindevertretungsbeschluss** festlegen.



## 2.0 Definitionen

### Klassifizierung ländlicher Wege

**Ortstraßen:** **Gemeindestraßen**, die überwiegend dem **innerörtlichen Verkehr** dienen.

**Gemeindeverbindungswege:** Gemeindestraßen, die dem **nachbarlichen Verkehr zwischen den Gemeinden oder innerhalb der Gemeinde** dienen. In Schleswig-Holstein sind damit diejenigen Wege gemeint, die zum Netz der Gemeindestraßen I. Klasse (G1K) (bis 1997) gehörten und für die es die Fördermöglichkeit aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) gibt.

**Sonstige Verbindungswege:** Diese **schließen** einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebs- und sonstige Wohnstätten **an die Gemeindeverbindungswege und das klassifizierte Straßennetz an** oder verbinden diese untereinander.

**Feldwege:** Feldwege dienen der **Erschließung und Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen**. Sie dienen in der Regel auch anderen Zwecken wie z.B. der Erholungsnutzung durch Radfahrer, Reiter und Wanderer.

**Waldwege:** diese dienen der **Walderschließung zum Holztransport, Ernte, Sortierung, Lagerung und Verladung** sowie der regelmäßigen Überwachung des Waldes. Sie dienen in der Regel auch anderen Zwecken wie z.B. der Erholungsnutzung.

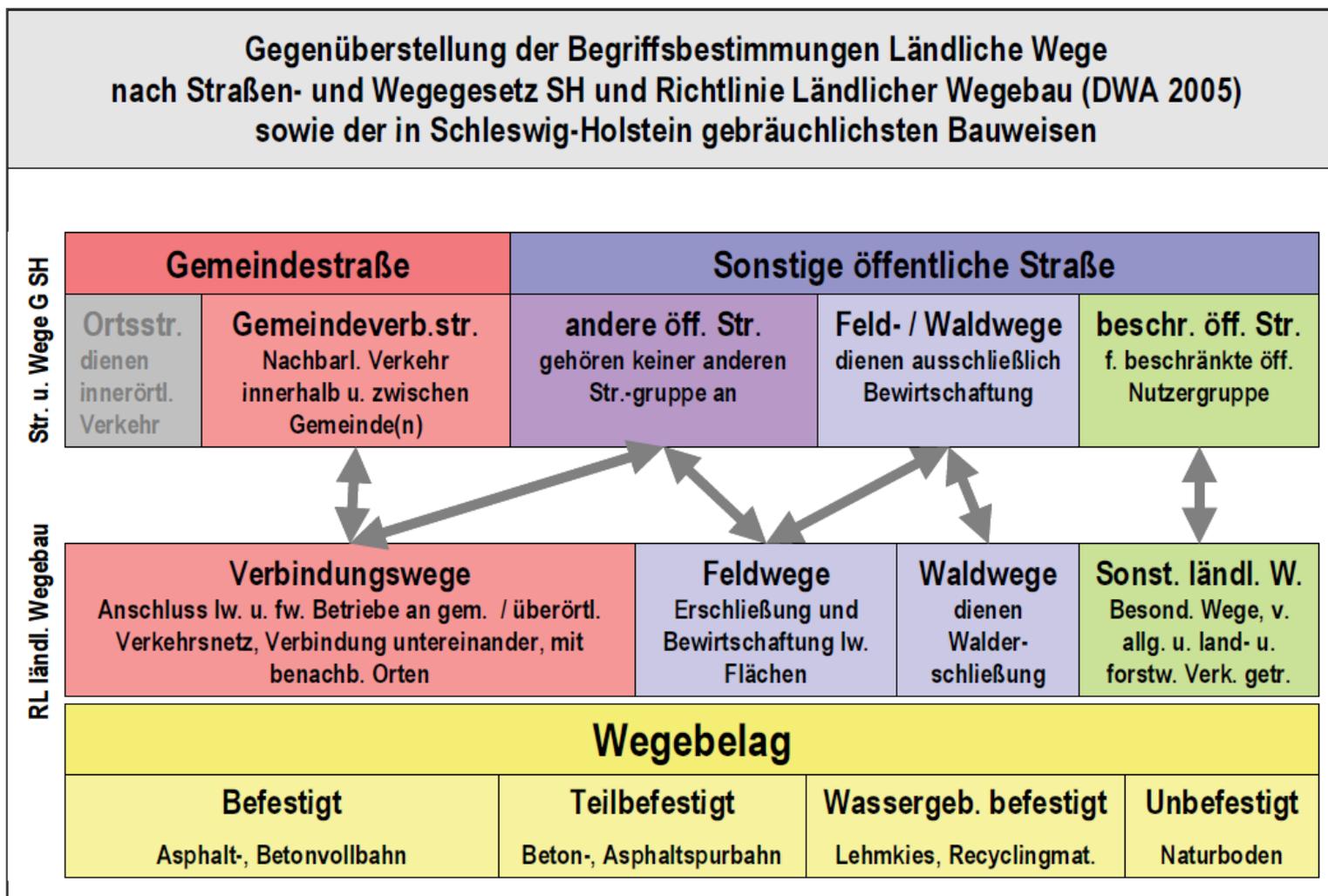
**Wirtschaftswege** fassen **sonstige Verbindungswege, Feldwege und Waldwege** zusammen.

**Beschränkt öffentliche Wege** sind Wege, die für bestimmter Nutzergruppen vorgesehen sind wie z.B. **Fußwege, Radwege, Reitwege**

Quelle: Empfehlung aus der Studie „Wege mit Aussichten“ Teil A

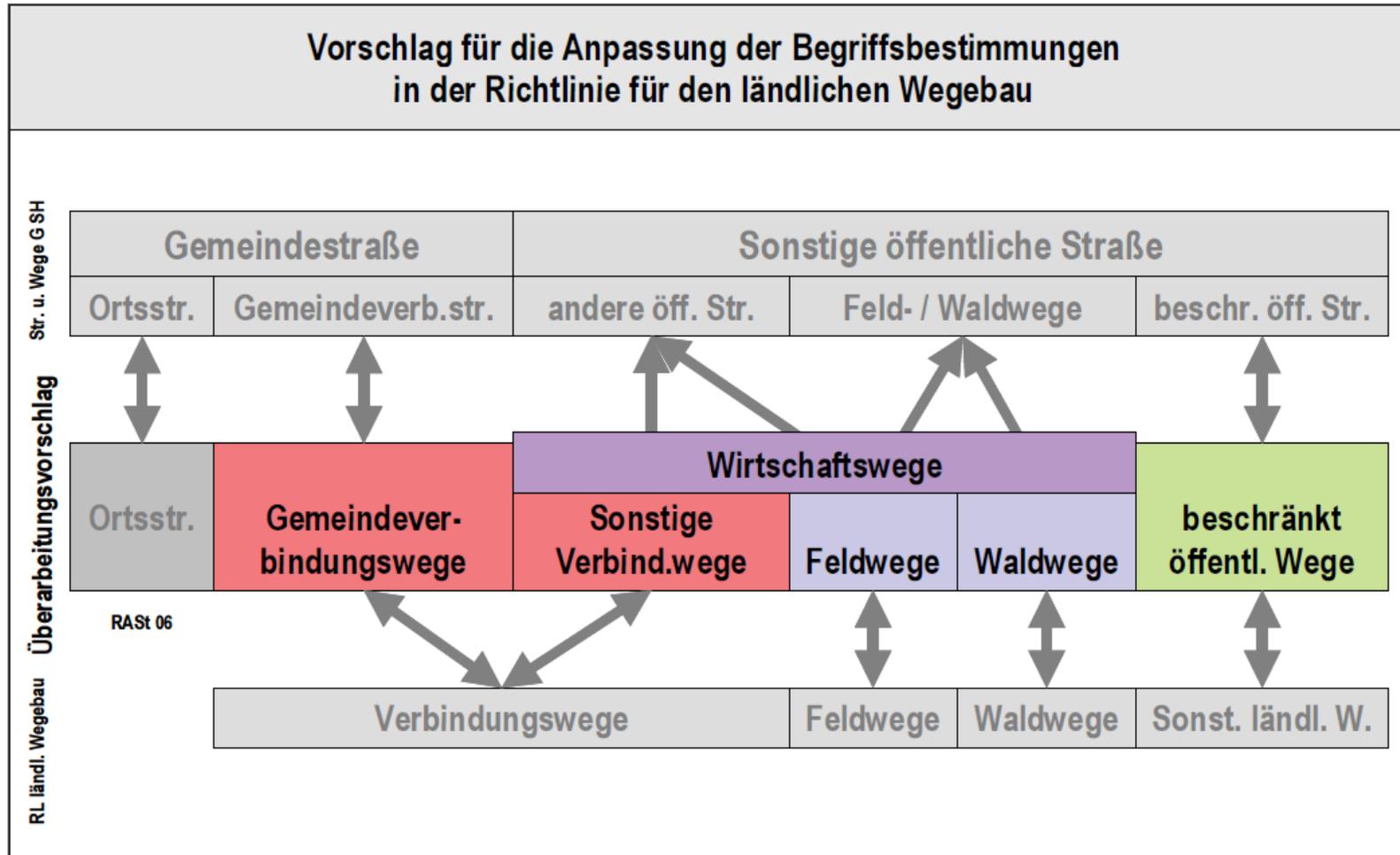


## 2.0 Definitionen





## 2.0 Definitionen





Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



### 3.0 Wegeunterhaltung

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



### 3.0 Wegeunterhaltung - Grundsätze

Abgrenzung der Wegeerhaltung gegenüber Um-, Aus- und Neubau					
Erhaltung Maßnahmen zur Erhaltung der Substanz und des Gebrauchswertes von Verkehrsflächen					Aus-, Um-, und Neubau
Betriebl. Erhaltung		Bauliche Erhaltung			
Kontrolle Strecken und Baumkontrolle	Wartung (betriebliche Unterhaltung)  Straßenreinigung, Gehölzpflege, Winterdienst	Instandhaltung (bauliche Unterhaltung)  Maßnahmen kleineren Umfangs zur Substanzerhaltung, geringer Aufwand, sofort nach Auftreten, örtlich begrenzt	Instandsetzung  Maßnahmen zur Substanzerhaltung oder Verbesserung der Oberflächeneigenschaften, zusammenhängende Flächen, i.d.R. in Fahrstreifenbreite	Erneuerung  vollständige Wiederherstellung der Verkehrsflächenbefestigung oder Teilen, mehr als Deckschicht betroffen	

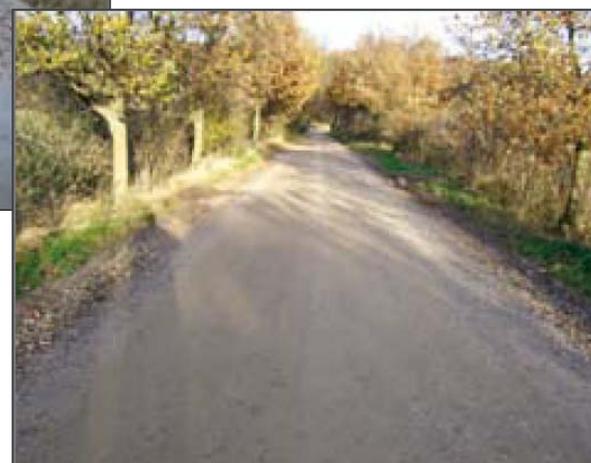


### 3.0 Wegeunterhaltung - Befestigungen



Asphalt

Asphalt / Beton Spurbahnen



Wassergebundene Befestigungen



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.

### 3.0 Wegeunterhaltung - Schadensbilder



www.w2-ingenieure.de

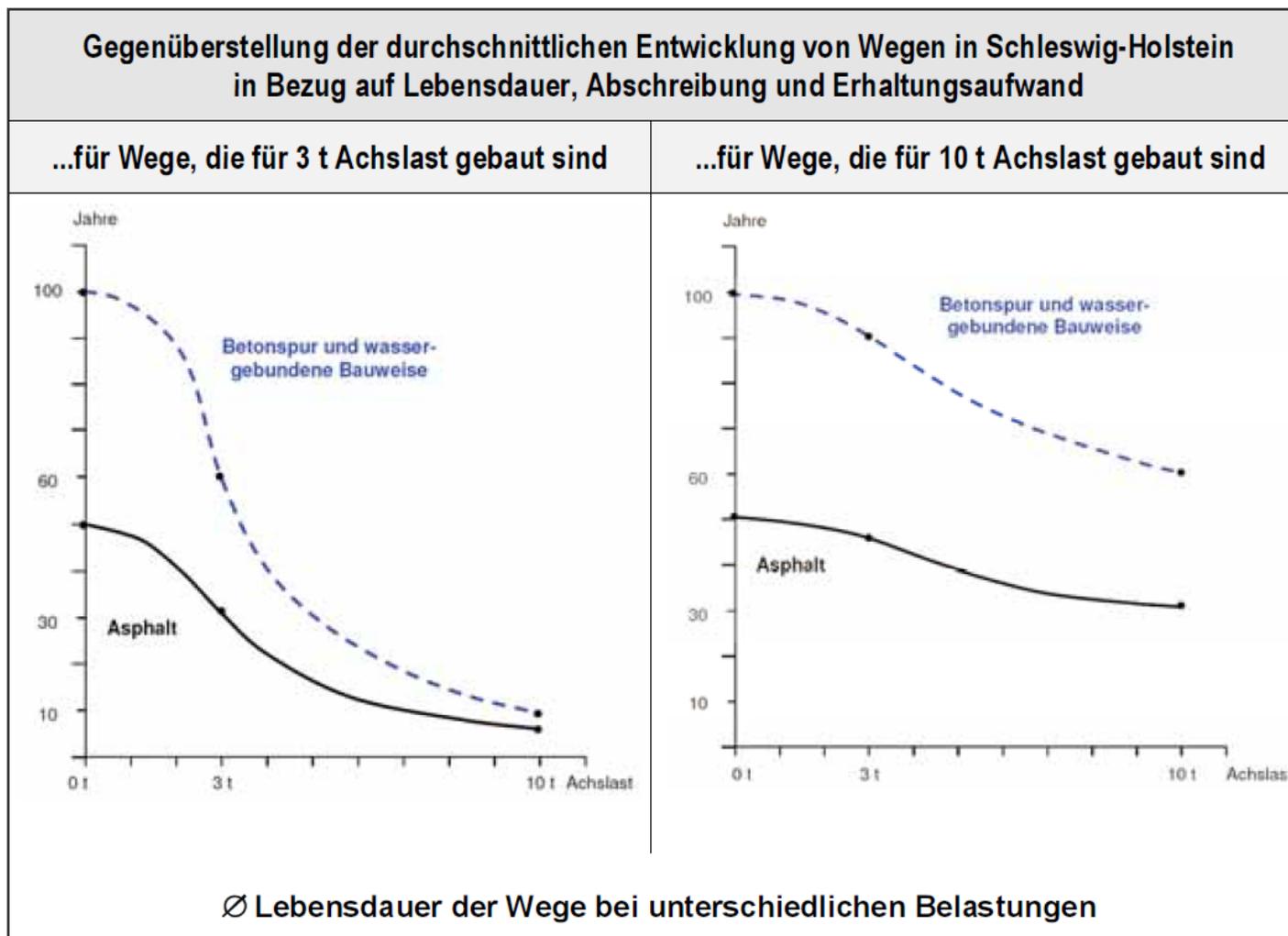


### 3.0 Wegeunterhaltung - Schadensbilder



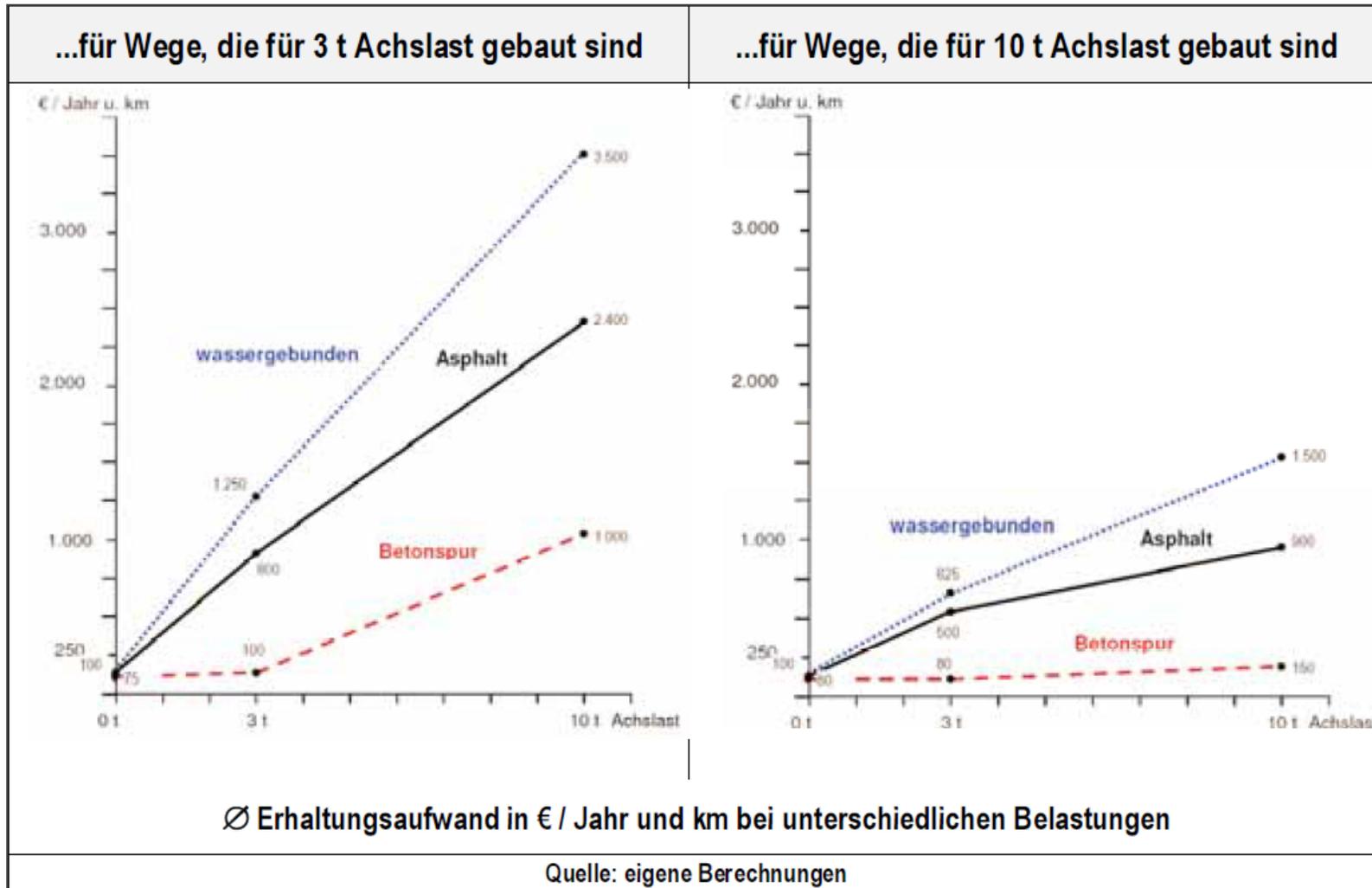


### 3.0 Wegeunterhaltung - Lebensdauer





### 3.0 Wegeunterhaltung - Erhaltungsaufwand





### 3.0 Wegeunterhaltung – Bauweise und Preise

#### KERN-Wege:

- **Aufnahme des Schwerlastverkehrs**
- **Bisherige Breite** in der Regel **3,20 m**
- **Ausbaubreite** auf **4,50 m** erhöhen, oder **3,50m** mit **Ausweichbuchten**
- Herausnehmen der/des **Seitenstreifen(s)** **40 bis 60 cm**
- **Einbau von Recyclingmaterial** mit **bituminöser Tragschicht 230 kg**
- 10 cm darunter bis bündig mit Straße
- **130 kg Ausgleichsschicht**
- **65 kg Deckschicht**
- **Kantenschutz** aus Asphaltrecycling
- **100 - 120 T€/km**



### 3.0 Wegeunterhaltung – Bauweise und Preise

#### Wirtschaftswege:

- **Derzeit** und **zukünftig** mit **3,20 m Breite**
- Werden im Sinne des FAG's so **nicht bezuschusst**
- **Ausbau** in **3,50 m Breite** mit **Ausweichbuchten**
- **Alternativ** gleich in **4,50 m Breite** ausbauen
- **130 kg Tragschicht** (6 cm)
- **65 kg Deckschicht** (2,5 cm)
- **Seitenstreifen auffüllen** mit Asphaltrecycling
- **65 - 75 T €/km**



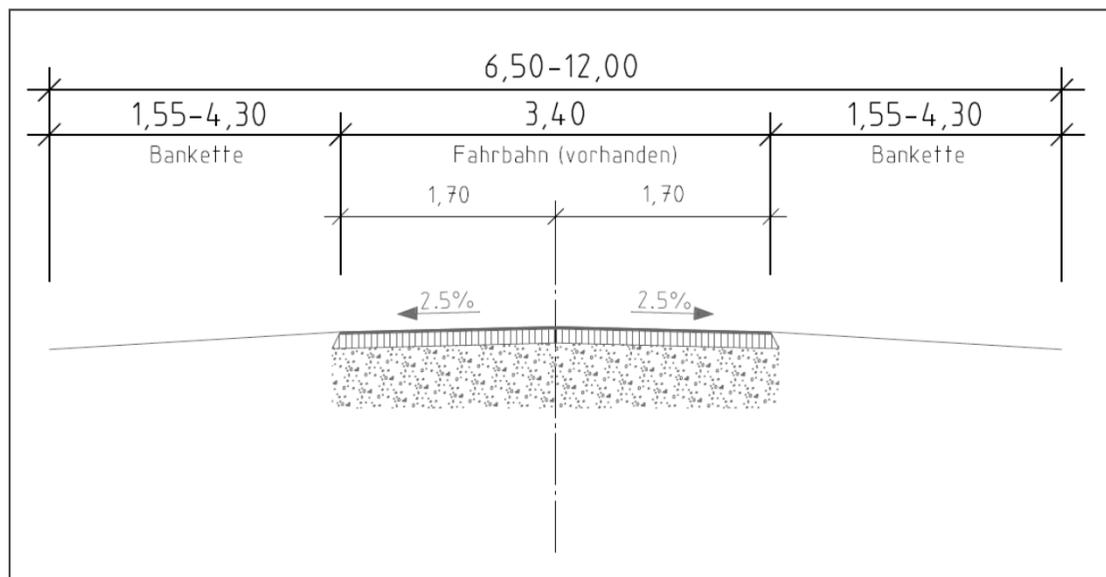
### 3.0 Wegeunterhaltung – Bauweise und Preise

#### Betonspurbahn:

- Links und rechts Weg **abgraben**
- **Alten Weg aufnehmen**
- Gleichzeitig **altes Material schreddern/brechen**
- **Wiedereinbau** zzgl. neues Recycling für Planum
- **12 cm Betonspurbahn**
- **50/50 Bankette**
- **1,00 / 1,00 / 1,00 m Weg**
- **125 - 135 T€/km**



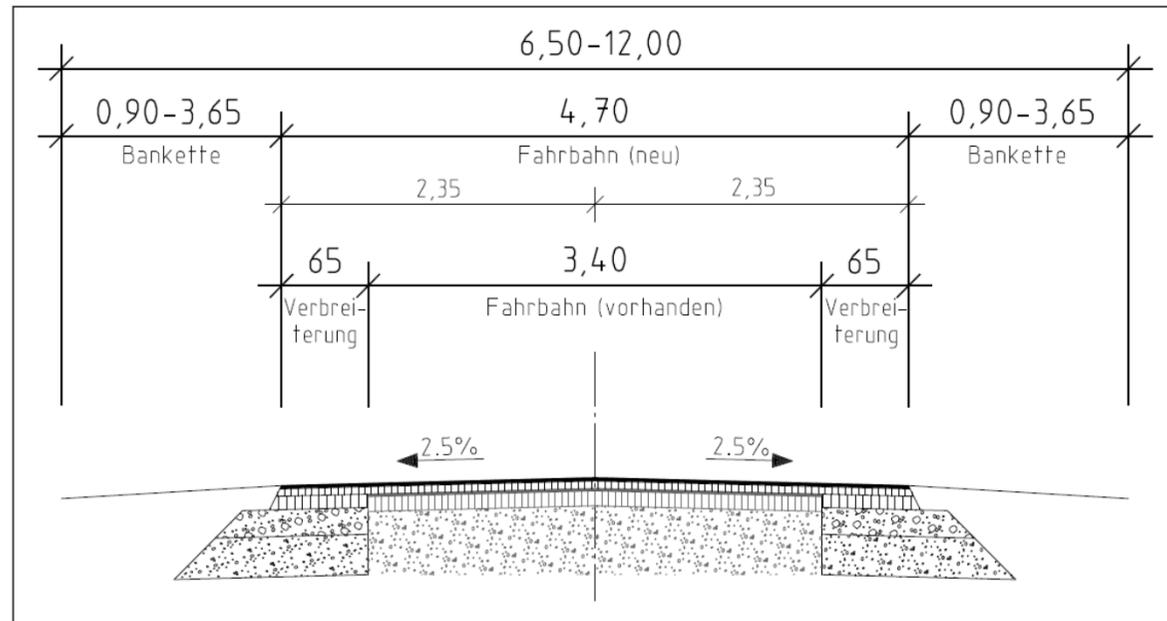
### 3.0 Wegeunterhaltung - Ausbaubeispiel



Fahrbahn (vorhanden)	
0,5-2,2 cm	Deckschicht
5,8-16,6 cm	Asphalttragschicht
61,2-67,0 cm	Frostschuttschicht
67,5-85,8 cm = <u>i.M. 80,0 cm</u>	gesamte Befestigung



### 3.0 Wegeunterhaltung - Ausbaubeispiel



#### Fahrbahn (neu)

- ca. 2,5 cm Asphaltbeton AC 8 D N (70/100)  
gem. ZTV Asphalt-StB 07 (ca. 65 kg/m<sup>2</sup>)
- ca. 5,5 cm Asphalttragschicht AC 16 T N (70/100)  
gem. ZTV Asphalt-StB 07 (ca. 130kg/m<sup>2</sup>)

Unterbau: siehe "Fahrbahn (vorhanden)"  
bzw. "Verbreiterung (Tragschichten)"

#### Verbreiterung (Tragschichten)

Deckschichten: siehe "Fahrbahn (neu)"

- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 T N (50/70)  
gem. ZTV Asphalt-StB 07 (ca. 230kg/m<sup>2</sup>)
- 20 cm Frostschuttschicht, GW, obere Lage,  
gem. ZTV SoB-StB 04/07, D<sub>Pr</sub> = 103 %
- 30 cm Frostschuttschicht, SW, untere Lage,  
gem. ZTV SoB-StB 04/07, D<sub>Pr</sub> = 100 %

60 cm

Erdbau gem. ZTV E-StB 09



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



4.0

Bezuschussung / Finanzierung

www.w2-ingenieure.de



## 4.0 Bezuschussung / Finanzierung

Aktuelle Fördermöglichkeiten für das ländliche Wegenetz (Stand: November 2013)				
Mittelherkunft	verwendet für ...	Maßnahmen	Förderquote	Aktuelle Fördermittel [€/a]
Finanzausgleichsgesetz § 22 (1) FAG	Gemeinde- verbindungsweg	Erhaltung, Aus- und Umbau	55% der Netto- Baukosten	<b>3,6 Mio€/a,</b> ab 2007 ff., für <b>ganz S-H</b>
			daraus	<b>437.100,- €/a,</b> in 2014, für <b>Kreis RD-ECK</b>
<b>GVFG-Mittel</b>	Gemeinde- verbindungswege mit hohen Verkehrsmengen, vgl. mit Kreisstraßen	Neubau und Ausbau	60-75%	<b>Ist für das ländliche Wegenetz zu vernachlässigen</b>



## 4.0 Bezuschussung / Finanzierung

### KERN-Wege:

- Wege die jetzt und in Zukunft den meisten **Schwerverkehr** aufnehmen
- **Plan** darstellen → Wege sind zu **katalogisieren**
- **Mittel** kommen von der **AKTIV-Region** (EU-Mittel)
- **2014 - 2018** → soll ein **neues Programm** aufgelegt werden
- **Signale** aus Brüssel sind **vorhanden**
- **Zuschuss 75 %** der **Netto-Bausumme** ist **anzustreben**
- **Bauweise: 3,50 m** breit mit **Ausweichbuchten**, oder **4,50 m** breit
- **Betonspurbahnen**: entscheidend ist Form des neuen Ausbaus  
alt → 0,80 / 0,90 / 0,80 m                      neu → 1,00 / 1,00 / 1,00 m



## 4.0 Bezuschussung / Finanzierung

### Wirtschaftswege:

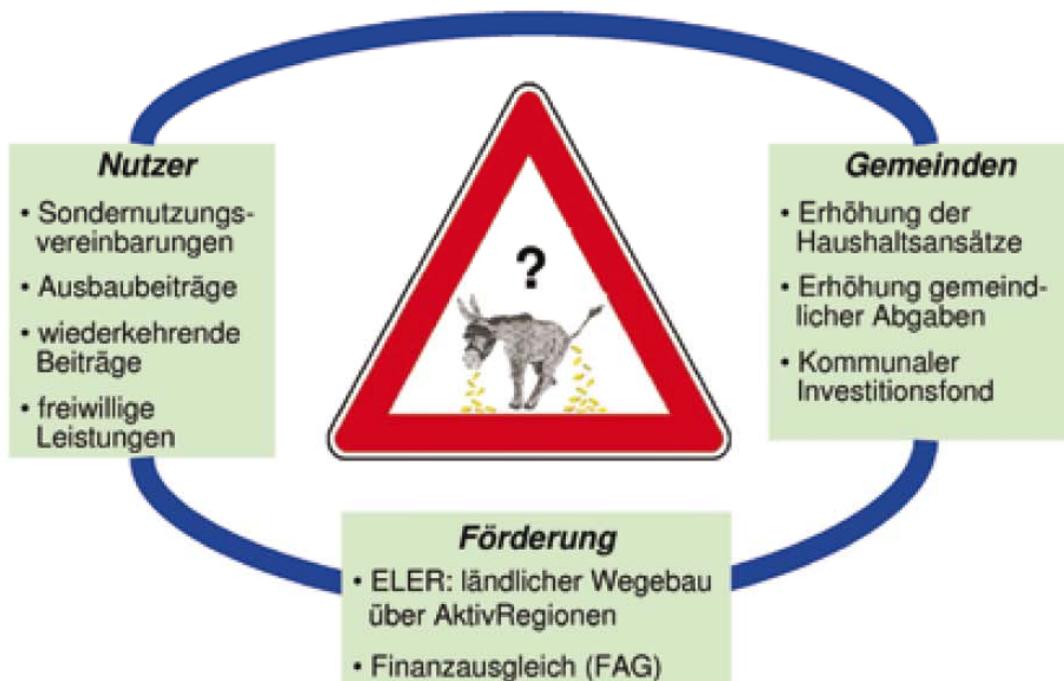
- Gemeindestraßen mit **Gemeindeverbindungsfunktion**
- Nur für Streckenabschnitte **außerhalb** von **Ortslagen** gültig
- **Geringfügige Planung** erforderlich
- **Förderung gem. § 22 (1) FAG**
- **Kreis RD-ECK** hat **437.100,- €** für das **Jahr 2014** im Haushalt eingestellt
- **Zuschussfähig** sind **55 %** der Kosten bezogen auf die **Netto-Bausumme**
- **Kein Honorar**
- **Kein Grunderwerb**



## 4.0 Bezuschussung / Finanzierung

### Finanzierungsmöglichkeiten für Wegeerhaltung und Wegeausbau

#### Finanzierungsoptionen





Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



## 5.0 Modellregion für das Konzept

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



## 5.0 Modellregion für das Konzept

- **Kreis Rendsburg-Eckernförde:**
  - Mit fast **2.200 km<sup>2</sup>** der flächengrößte Kreis des nördlichsten Bundeslandes
  - Ca. **270.000 Einwohner**
  - Vier Städte (Rendsburg, Eckernförde, Nortorf und Büdelsdorf),
  - **Drei amtsfreie Gemeinden**
  - **158 weitere Gemeinden in 14 Ämtern**
  - Der Kreis ist überwiegend **ländlich strukturiert**
  - Ca. **75 % der Fläche landwirtschaftlich genutzt**, ca. 10 % sind Waldfläche
  - Sehr **vielfältige Landschaft**
  - Ziel vieler **Urlaubsgäste** und **Naherholungssuchender**
  - Gemeinsame **Bemühungen** zielen darauf, den **Besuchern die Landschaft zu öffnen**



## 5.0 Modellregion für das Konzept

- **Amt Bordesholm:**
  - Das Amt Bordesholm hat am 1. Juli 2007 seinen Dienst aufgenommen
  - Fusion der Gemeinde Bordesholm und des früheren Amtes Bordesholm-Land zu einem neuen Amt
  - **Ca. 100 km<sup>2</sup> Fläche**
  - Verwaltungseinheit für ca. **14.500 Einwohnerinnen** und Einwohner
  - Die Gemeinden des Amtes sind **landschaftlich reizvoll** gelegen
  - Sie erfreuen sich vor allem als **Wohnorte steigender Beliebtheit**
  - **Verkehrsmäßig** durch die Landesstraßen 49 und 318, mehrere Kreisstraßen und die BAB sowie die Bundesbahnstrecke Hamburg-Neumünster-Kiel sehr **gut erschlossen**



## 5.0 Modellregion für das Konzept

- **Amt Flintbek:**
  - Das Amt Flintbek wurde 1970 bei der Kreis- und Ämterreform geschaffen
  - Die Amtsgeschäfte werden von der Gemeinde Flintbek geführt
  - **Ca. 31 km<sup>2</sup> Fläche**
  - Verwaltungseinheit für ca. **8.100 Einwohnerinnen und Einwohner**
  - Zum Amt gehören **4 Gemeinden**
  - Gemeinde Flintbek ist die größte Gemeinde mit ca. 7.300 Einwohnerinnen und Einwohner
  - Erstellung des **Zukunftskonzepts “Flintbek 2030”**
  - Ziel für die **zukünftigen Herausforderungen** aufstellen: **demographischer Wandel**, gesellschaftspolitische Entwicklungen, **Wohnen und Gewerbe** etc.



## 5.0 Modellregion für das Konzept

- **Amt Mittelholstein:**
  - Das Amt wurde zum 1. Januar 2012 aus den Gemeinden der bisherigen Ämter Aukrug, Hanerau-Hademarschen und Hohenwestedt-Land sowie der Gemeinde Hohenwestedt gebildet
  - Dem Amt ist eine Verwaltungsgemeinschaft vorausgegangen, die zum 1. Januar 2007 gebildet wurde
  - **Ca. 406 km<sup>2</sup> Fläche**
  - Verwaltungseinheit für ca. **23.800 Einwohnerinnen und Einwohner**
  - Zum Amt gehören **30 Gemeinden**
  - Der Amtssitz befindet sich in Hohenwestedt
  - In Aukrug, Hanerau-Hademarschen und Padenstedt unterhält das Amt Bürgerbüros



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.



6.0

Kosten der Unterhaltung

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Prinzipielle Vorgehensweise

- Erfassung der Wirtschaftswege der Gemeinden
- Vereinfachte Berechnung = Länge x Breite = Unterhaltungsfläche
- Kosten = Unterhaltungsfläche x Preis/m<sup>2</sup>
- Preise/m<sup>2</sup> resultieren aus den Ausschreibungsergebnissen der letzten Jahre im Wegeunterhaltungsbereich
- Betrachtete Wegearten:
  - Wassergebundene Wirtschaftswege (3,20m breit)
  - Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit)
  - Asphaltierte Wirtschaftswege (4,50m breit)
  - Spurbahnwege (1m x 1m x 1m)
- Wegearten ins Verhältnis zur Gesamtfläche gesetzt
- Unterhaltungsquote 40 % der vorhandenen Gemeindewege
- Quote resultiert aus Erfahrungen mit der Entwicklung von Kernwegenetzen und Fördermittelvergaben der Aktiv-Regionen
- Ø 20-60 % der Gemeindewege sind Kernwege



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Bordesholm

Gemeinde	Wassergebundene Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
Bissee	2.600	1.900	5.100	2.900	12.500
Bordesholm	2.700	3.800	1.400	300	8.200
Brügge	2.600	8.100		800	11.500
Grevenkrug	1.000	2.600	4.400	1.600	9.600
Groß Buchwald	2.700	5.000	3.000	5.600	16.300
Hoffeld	3.200	7.700	2.500	600	14.000
Loop	6.600	6.400		2.900	15.900
Mühbrook	2.500		8.500	1.400	12.400
Negenharrie	7.900	11.700	1.200	600	21.400
Reesdorf	500	3.000			3.500
Schmalstede	500	500	9.200	2.800	13.000
Schönbek	1.800	4.300	1.100	3.000	10.200
Sören	3.200	1.100	5.800		10.100
Wattenbek	5.000	3.000	4.500	1.000	13.500
<b>Amt gesamt</b>	<b>42.800</b>	<b>59.100</b>	<b>46.700</b>	<b>23.500</b>	<b>172.100</b>



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Bordesholm

Gemeinde	Wassergebunde Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
Amt gesamt	42.800	59.100	46.700	23.500	172.100
Kosten Unterhaltung [€/m]	44,80	80,00	112,50	135,00	15.071.690,00
Kosten bei 40% Quote [€]					6.028.676,00
Größe des Amtes [km²]	100,00	Kosten [€/km²]			60.286,76
Planungszeitraum 20 Jahre					
Kostenanteil ohne Zinsen [€/a]	Amt Bordesholm				301.433,80



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Beispielrechnung Gem. Bissee

Wegestruktur	Länge [m]	Breite [m]	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Verteilung [%]
Wassergebundene Wirtschaftswege	2.600	3,20	8.320	18,07%
Asphaltierte Wirtschaftswege 3,20m	1.900	3,20	6.080	13,20%
Asphaltierte Wirtschaftswege 4,50m	5.100	4,50	22.950	49,84%
Spurbahnwege (1m * 1m * 1m)	2.900	3,00	8.700	18,89%
<b>Summe</b>	<b>12.500</b>		<b>46.050</b>	<b>100,00%</b>
<b>40 % Quote</b>			<b>18.420</b>	
<b>Kosten der Werterhaltung für 40 % der Fläche</b>				
Wegestruktur	Verteilung [%]	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Kosten [€/m <sup>2</sup> ]	Gesamtkosten* [€]
Wassergebundene Wirtschaftswege	18,07%	3.328	14,00	46.592,00
Asphaltierte Wirtschaftswege 3,20m	13,20%	2.432	25,00	60.800,00
Asphaltierte Wirtschaftswege 4,50m	49,84%	9.180	25,00	229.500,00
Spurbahnwege (1m * 1m * 1m)	18,89%	3.480	45,00	156.600,00
<b>Summe</b>	<b>100,00%</b>	<b>18.420</b>		<b>493.492,00</b>



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Flintbek

Gemeinde	Wassergebunde Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
Bönnhusen	1.850	2.020	2.900	3.150	9.920
Flintbek	7.060	2.850	6.200	5.380	21.490
Schönhorst	800	300	420		1.520
Techelsdorf	3.500	1.950			5.450
<b>Amt gesamt</b>	<b>13.210</b>	<b>7.120</b>	<b>9.520</b>	<b>8.530</b>	<b>38.380</b>
Kosten Unterhaltung [€/m]	44,80	80,00	112,50	135,00	3.383.958,00
Kosten bei 40% Quote [€]					1.353.583,20
Größe des Amtes [km²]	31,00	Kosten [€/km²]			43.663,97
Planungszeitraum 20 Jahre					
Kostenanteil ohne Zinsen [€/a]	<b>Amt Flintbek</b>				<b>67.679,16</b>



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Mittelholstein

Gemeinde	Wassergebunde Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
Arpsdorf	7.750	6.050	2.550	9.650	26.000
Aukrug	24.450	17.950	2.650	23.800	68.850
Beldorf	5.041	9.642		3.730	18.413
Bendorf	7.821	25.627		15.969	49.417
Beringstedt	6.935	13.232		6.660	26.827
Bornholt	2.240	11.710		3.949	17.899
Ehndorf	6.750	5.800	2.100	9.250	23.900
Gokels	6.969	13.127		4.510	24.606
Grauel	5.150	5.180		3.130	13.460
Hanerau-Hademarschen	7.977	8.929		10.657	27.563
Heikenborstel	4.630	5.595		600	10.825
Hohenwestedt	6.913	19.979	2.478	5.107	34.477
Jahrsdorf	11.158	6.610	700	3.440	21.908
Lütjenwestedt	25.077	26.914		2.611	54.602
Meezen	6.760	8.030		1.770	16.560



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Mittelholstein

Gemeinde	Wassergebundene Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
Mörel	3.250	6.060		5.045	14.355
Nienborstel	3.757	13.074		6.006	22.837
Nindorf	10.380	15.515	3.515	3.065	32.475
Oldenbüttel	4.650	3.246			7.896
Osterstedt	735	13.300		9.635	23.670
Padenstedt	6.700	9.200	6.300	800	23.000
Rade b. Hohenwestedt	80	1.080		5.015	6.175
Remmels	3.838	8.372	1.690	3.729	17.629
Seefeld	1.519	10.407		5.384	17.310
Steenfeld	390	13.915		12.213	26.518
Tackesdorf	7.487	8.435			15.922
Tappendorf	3.200	2.355		8.560	14.115
Thaden	8.622	10.035		2.914	21.571
Todenbüttel	3.354	12.005		9.433	24.792
Wapelfeld	3.560	11.260		7.020	21.840
<b>Amt gesamt</b>	<b>197.143</b>	<b>322.634</b>	<b>21.983</b>	<b>183.652</b>	<b>725.412</b>



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Amt Mittelholstein

Gemeinde	Wassergebunde Wirtschaftswege [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege (3,20m breit) [m]	Asphaltierte Wirtschaftswege [m] als GIK (4,50m breit) [m]	Spurbahnwege (1m x 1m x 1m) [m]	Gemeinde gesamt [m]
<b>Amt gesamt</b>	197.143	322.634	21.983	183.652	725.412
Kosten Unterhaltung [€/m]	44,80	80,00	112,50	135,00	61.908.833,90
Kosten bei 40% Quote [€]					24.763.533,56
Größe des Amtes [km <sup>2</sup> ]	405,00	Kosten [€/km <sup>2</sup> ]			61.144,53
<b>Planungszeitraum 20 Jahre</b>					
<b>Kostenanteil ohne Zinsen [€/a]</b>	<b>Amt Mittelholstein</b>				<b>1.238.176,68</b>



## 6.0 Kosten der Unterhaltung – Zusammenstellung der Kosten

Amt	Größe des Amtes [km <sup>2</sup> ]	Gesamtkosten [€]	Kosten 40% Quote [€]	Laufzeit [a]	Kosten [€/a]
Bordesholm	100	15.071.690	6.028.676	20	301.434
Flintbek	31	3.383.958	1.353.583	20	67.679
Mittelholstein	405	61.908.834	24.763.534	20	1.238.177
<b>Summe</b>	<b>536</b>	<b>80.364.482</b>	<b>32.145.793</b>		<b>1.607.290</b>
Kreis	Größe des Kreises [km <sup>2</sup> ]	Ø Kosten [€/km <sup>2</sup> ]	Kosten 40% Quote [€]	Laufzeit [a]	Kosten €/a
RD-ECK	2200	59.973	131.941.687	20	6.597.084



## 7.0 Fazit



## 7.0 Fazit

- Der **derzeitige Wegezustand** ist in Teilen **schlecht** bis sehr schlecht
- Eine **bauliche Erhaltung** ist **dringend notwendig**
- Heute nutzen erheblich **größere** und **schwerere Fahrzeuge** die Wege
- **40 %** der **Gemeindestraßen** sind von dieser Situation **betroffen**
- **Verschiedene Breiten, Oberflächen** und Befestigungsarten sind zu **berücksichtigen**
- Mit der **derzeitigen Förderung** ist **keine bauliche Erhaltung** für die betroffenen Gemeinden **möglich**
- Die **Zuschussprogramme** müssen **geändert**, neu aufgelegt und/oder auf die örtliche Situation angepasst **werden**
- Daher erfolgt die **Mitteleinwerbung** aus dem **ELER-Programm**
- Der Kreis RD-ECK benötigt nach der derzeitigen Schätzung **ca. 6,6 Mio. €/a** für die **Erhaltungsaufwendungen**
- Davon sollten **75 %** aus den **EU-Programmen** bezuschusst werden



## 7.0 Fazit

- Die **Auswahl** der **Maßnahmen** sollte nach dem **Bottom-Up-Prinzip** erfolgen, d. h. die **Gemeinden entscheiden** über die Maßnahmen
- Die **Nutzer verständigen sich** dabei mit den **Kommunen** über die Nutzungskonzepte
- Ein **wichtiger Bereich** während der Maßnahmen bleibt der **Naturschutz**, da insbesondere die **Redder-Strukturen** der Landschaft **erhalten** werden sollen
- **Durch** den **gewählten Ansatz** mit z. T. wassergebundenen Wegen und der Pflege der Bankettbereiche (Versickerung des Regenwassers) wird auch der **Schutz der Grundwassersressourcen** berücksichtigt



Entwicklungskonzept zur  
Sanierung und Werterhaltung  
der Wirtschaftswege



W<sup>2</sup> Ingenieurgesellschaft mbH  
Beratende Ingenieure.

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit !**

**Haben Sie noch Fragen?**

[www.w2-ingenieure.de](http://www.w2-ingenieure.de)



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2014/272
Federführend: FD 5.1 Gebäudemanagement		Status:	öffentlich
		Datum:	13.05.2014
		Ansprechpartner/in:	
		Bearbeiter/in:	Martin Kurowski
Mitwirkend:		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Deckenerneuerungen auf Kreisstraßen im Jahre 2014</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Hauptausschuss	Entscheidung	

### Beschlussvorschlag:

Zur Realisierung der Deckenerneuerungen auf Kreisstraßen im Jahre 2014 werden zu jenen im Haushalt freigegebenen 1,0 Mio. € weitere 426.000,00 € zur Verfügung gestellt.

#### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

#### 2. Sachverhalt:

Im Haushalt des Kreises sind für Deckenerneuerungen auf Kreisstraßen 1,5 Mio. € eingeplant, von denen derzeit 1,0 Mio. € verfügbar sind. Eine Verwendung der darüber hinausgehenden 500.000 € ist abhängig von der Zustimmung des Hauptausschusses.

Für die Realisierung der geplanten Deckenerneuerungen im Umfange von rd. 3,1 Mio. € hat der Kreis am 29.07.2013 einen Antrag auf Förderung beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT) gestellt.

Das MWAVT hat mit Erlass vom 13.10.2013 für die angemeldeten Maßnahmen im Umfang von rd. 3,1 Mio. € die Förderfähigkeit im Sinne des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) / Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG-SH) anerkannt.

Wie heute auf Nachfrage vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Rendsburg mitgeteilt wurde, ist das Förderprogramm 2014 in der letzten Woche vom MWAVT genehmigt worden. Für die vom Kreis angemeldeten Maßnahmen zur Deckenerneuerung von Kreisstraßen wurde eine Förderquote in Höhe von 60 % bewilligt. Schriftlich wird das Programm in der nächsten Woche beim Kreis vorliegen.

Bei Gesamtkosten in Höhe von rd. 3,1 Mio. €, von denen voraussichtlich ca. 90% als förderfähig anerkannt werden, ergibt sich eine Gesamtförderung in Höhe von 1.674.000,00 €. Die auf den Kreis entfallenden Kosten betragen somit rd. 1.426.000,00 €.

Im Haushalt des Kreises stehen für 2014 bisher 1,0 Mio. € zur Verfügung. Von den darüber hinaus zur Verfügung stehenden 500.000,00 € sind zur Durchführung der Maßnahmen aufgrund der zugesagten 60%-igen Förderung lediglich 426.000,00 € erforderlich.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Im Haushalt für 2014 sind für Deckenerneuerungen 1,5 Mio. € eingeplant, von denen bisher jedoch lediglich 1,0 Mio. € freigegeben sind. Mit dem Beschluss des Hauptausschusses werden weitere 426.000,00 € freigegeben.

### **Anlage/n:**



<b>Beschlussvorlage</b>  Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Vorlage-Nr: VO/2014/249 Status: öffentlich Datum: 15.04.2014 Ansprechpartner/in: Breuer, Volker Bearbeiter/in: Kirsten Weit
	Mitwirkend:  Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
<b>Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde</b>	
Beratungsfolge:	
Status Gremium Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung Hauptausschuss Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Zuständigkeit Beratung Beratung Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss sowie dem Kreistag dem als Anlage beigefügten Konzept zum Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde zuzustimmen, die erforderlichen Haushaltsmittel für Personalkosten über das gedeckelte Budget hinaus bereit zu stellen und die Verwaltung mit der Umsetzung zum 01.01.2015 zu beauftragen.

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

### 2. Sachverhalt:

Der Ausschuss hat sich in der Sitzung am 25.11.2013 grundsätzlich positiv für das Konzept zum Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde ausgesprochen und einstimmig beschlossen, dass die Verwaltung gebeten werde, die im Konzept enthaltenen Kostangaben für Personal und Sachmittel zu konkretisieren.

Zur Erfüllung des seit dem 01.01.2000 bestehenden gesetzlichen Auftrages nach dem Landesarchivgesetz soll ein eigenes Kreisarchiv errichtet und unterhalten werden. Hierzu wird ein Archivraum mit Büro- und Benutzerraum im Untergeschoss des Kreishauses (Raum U 44) durch sukzessive Auflösung des dort befindlichen Aktenraumes eingerichtet. Um im vorderen Bereich dieses Raumes Büro- und Benutzerraum abtrennen zu können, sollen in Absprache mit dem Fachdienst Gebäudemanagement vorab folgende Maßnahmen durchgeführt werden, um Ersatzräumlichkeiten für die Akten zu schaffen:

- Umbau der Garderoben und des Sanitärbereiches hinter dem Raum U 38
- Schaffung eines neuen Papier- und Hausmeisterlagers in der ehemaligen Heizzentrale als Ersatz der Räume U 32 und U 20

- Aufstockung der vorhandenen Regale bis zur Decke sowie Optimierung in allen Kellerlagerräumen

Die Baumaßnahmen werden nach Einschätzung des Fachdienstes Gebäudemanagement ca. 10 Wochen dauern.

Im Hinblick auf die personelle Ausstattung des Kreisarchivs hat der Verband schleswig-holsteinischer Kommunalarchivarinnen und -archivare e.V. die Beschäftigung mindestens eines/einer Diplomarchivars/Diplomarchivarin nach TVÖD 9/10 und 1 ½ Personalstellen für fortgebildete Mitarbeiter/innen nach TVÖD 5/6 empfohlen. In den in Schleswig-Holstein betriebenen Kreisarchiven reicht der Personalschlüssel von ½ Vollzeitstelle bis hin zu 4 Vollzeitstellen (vgl. hierzu Anlage 2 des Konzeptes).

Die Schaffung von 2 Vollzeitstellen wird mit Blick auf die im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu leistende Aufbauarbeit und Abarbeitung der entstandenen Rückstände sowie in Anbetracht der Größe des Kreises für angemessen erachtet. Davon sollte 1 Stelle mit einem/einer Diplomarchivar/Diplomarchivarin nach Entgeltgruppe 9 besetzt werden. Die andere Stelle richtet sich nach Entgeltgruppe 5. Die vorgenommene Eingruppierung der Stellen ist zwischenzeitlich im Rahmen der Bewertung durch den Fachdienst Personal, Organisation und allgemeine Dienste bestätigt worden.

Mit Beschluss des Kreistages vom 18.06.2012 zum Personalbudget für die Jahre 2013 bis 2016 wurde unter Ziffer 4 festgelegt, dass - soweit aufgrund von Beschlüssen der Fachausschüsse bzw. des Kreistages über den Aufgabenbestand im Juni 2012 hinaus weitere Aufgaben wahrgenommen werden sollen bzw. bestehende Aufgaben in größerem Maße bzw. in wesentlich anderer Qualität als bisher wahrgenommen werden sollen- die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel für Personalkosten über das gedeckelte Budget hinaus bereit gestellt werden.

Zwar hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde archivwürdige Unterlagen bislang verwahrt, allerdings ist mit der Schaffung eines Kreisarchives die Nutzbarmachung der Unterlagen zum Beispiel für Bildung und Forschung eine neue Aufgabe hinzugekommen, die mit bisherigem Personaleinsatz nicht zu erfüllen sein wird. Daher wären die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel für Personalkosten über das gedeckelte Budget hinaus bereit zu stellen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Es entstehen einmalige Kosten in Höhe von 106.500 Euro, die sich wie folgt aufgliedern:

- Einrichtung Büro- und Benutzerraum:	15.000,00 Euro
- Archivsoftware:	9.500,00 Euro
- Umbau des Raumes U 44:	20.000,00 Euro
- Umbau U 38:	16.000,00 Euro
- Neues Lager Heizzentrale:	14.000,00 Euro
- Regalsysteme für neue Aktenräume:	<u>32.000,00 Euro</u>
Insgesamt:	106.500,00 Euro

Hinzu kommen folgende laufende jährliche Kosten in Höhe von ca. 91.300 Euro:

- Personalkosten EG 9 Vollzeit: der aktuellen Tarifverhandlungen)	46.900,00 Euro (ohne Berücksichtigung
- Personalkosten EG 5 Vollzeit: der aktuellen Tarifverhandlungen)	39.400,00 Euro (ohne Berücksichtigung
- Spezielles Verpackungsmaterial:	4.000,00 Euro
- Wartungskosten Archivsoftware:	<u>1.000,00 Euro</u>
- Insgesamt:	91.300,00 Euro

**Anlage/n:**

Konzept zum Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde  
(mit Stand vom 28.04.2014)

Kostenschätzung des Fachdienstes Gebäudemanagement vom 07.11.2013

# Konzept zum Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde

## 1. Rechtliche Situation

Nach dem Gesetz über die Sicherung und Nutzung öffentlichen Archivgutes in Schleswig-Holstein (Landesarchivgesetz – LArchG) vom 11.08.1992 sind die Kreise seit dem 01.01.2000 verpflichtet, die Archivierung und Nutzbarmachung der bei ihnen entstandenen Unterlagen in eigener Verantwortung zu regeln (§ 15 LArchG). Archive dienen gemäß § 1 LArchG der Forschung und Bildung, der Verwaltung und Rechtssicherheit und ermöglichen die Auseinandersetzung mit Geschichte, Kultur und Politik.

## 2. Organisationsformen für ein Kreisarchiv

Nach § 15 LArchG kommen folgende Organisationsformen in Betracht:

- a) Errichtung und Unterhaltung eines eigenen Kreisarchivs
- b) Schaffung eines Gemeinschaftsarchivs mit anderen kommunalen Körperschaften
- c) Bildung von Archivgemeinschaften mit anderen kommunalen Körperschaften
- d) Übergabe der Unterlagen an z.B. das Landesarchiv, sofern dieses zur Übernahme bereit ist

## 3. Ausgangssituation beim Kreis Rendsburg-Eckernförde

Die Kreisverwaltung betreibt bislang kein zentrales Archiv. Die Aufbewahrung bzw. Vernichtung von Unterlagen erfolgt eigenverantwortlich durch die einzelnen Fachdienste. In diesem Zusammenhang gibt es keine internen Regelungen zur archivfachlichen Sichtung und Sicherung von Schriftgut der Verwaltung. Das vorhandene Archivgut des Kreises ist weder systematisch erfasst noch ausreichend gelagert.

Die in der Kreisverwaltung durchgeführte Bestandsaufnahme ist zu dem Ergebnis gekommen, dass zusätzlich zu den in den Büroräumen aufbewahrten Unterlagen mehr als 20 Räume der unterschiedlichsten Größe als Aktenräume genutzt werden. Eine Bewertung der Unterlagen auf Archivwürdigkeit und damit verbunden eine fachgerechte Aufbewahrung in Archivkartons (ohne Ordner, Büroklammern, Heftstreifen etc.) könnte mittel- bis langfristig nach Aufbau des Kreisarchivs zu einer Reduzierung des Raumbedarfs führen.

## 4. Archivlandschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Bei nahezu allen Ämtern, Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde werden Archive betrieben. Die Organisationsformen reichen vom eigenständigen

Amts-, Stadt- bzw. Gemeindearchiv bis hin zu umfangreichen Archivgemeinschaften. Zum Betrieb der Archive werden u.a. Volkskundler, Historiker, Bibliothekare eingesetzt. Eine vollwertige archivarisches Ausbildung im Kreisgebiet ist nicht vorhanden. Ebenso besteht keine fachlich angeleitete Kreisarbeitsgemeinschaft für das Archivwesen.

## **5. Anforderungen zur Einrichtung eines Kreisarchivs**

Der Verband schleswig-holsteinischer Kommunalarchivarinnen und -archivare e.V. hat ein Anforderungsprofil für ein Kreisarchiv formuliert und Mindestanforderungen definiert. An Ausstattung wird je nach Menge des vorhandenen Schriftgutes ein Magazin von zunächst ca. 150 m<sup>2</sup> mit einem konstanten Klima von ca. 50-60% Luftfeuchtigkeit und 18°C benötigt. Des Weiteren sind Büroräume/Benutzerraum, Regalanlage, Fachsoftware, spezielles Verpackungsmaterial notwendig. Im Bereich der personellen Ausstattung weist der Verband ausdrücklich daraufhin, dass vor allem für die Neueinrichtung eines Archivs der Einsatz von archivfachlich ausgebildetem Personal entscheidend sei. Empfohlen wird die Beschäftigung mindestens eines/einer Diplomarchivars/Diplomarchivarin nach TVÖD 9/10 und 1 ½ Personalstellen für fortgebildete Mitarbeiter/innen nach TVÖD 5/6.

## **6. Aufbau eines Kreisarchivs beim Kreis Rendsburg-Eckernförde**

### **6.1 Aufgaben und Ziele**

Das Kreisarchiv ist für die Bewertung, Erschließung und dauerhafte Sicherung der Unterlagen der Kreisverwaltung zuständig. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfristen ist es Aufgabe des Archivs die Unterlagen herauszufiltern, die einen dauerhaften Wert besitzen und diese im Archiv fachgerecht aufzubewahren und zu erhalten. Die übrigen Unterlagen können zur Vernichtung freigegeben werden. Damit werden die vorhandenen Informationen erheblich komprimiert. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist eine Vorarbeit durch die einzelnen Fachdienste, die in Frage kommenden Akten zu sichten und aufzulisten. Die archivierten Unterlagen werden in einer Datenbank verwaltet, so dass diese der Verwaltung bzw. externen Nutzern bei Bedarf schnell zur Verfügung gestellt werden können.

Über die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages hinaus könnte man perspektivisch die im Kreis befindlichen Kommunalarchive durch eine fachlich angeleitete Kreisarbeitsgemeinschaft in ihrer Tätigkeit beraten und unterstützen. Gleichfalls könnten Veranstaltungen und Ausstellungen im Bereich historische Bildungsarbeit präsentiert und mitorganisiert werden.

### **6.2 Organisationsform**

Die nach dem Landesarchivgesetz möglichen Organisationsformen wurden unter Pkt. 2. dargestellt. Aufgrund der Größe des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist eine Übernahme durch das Landesarchiv nicht vorstellbar (siehe auch Hauptausschuss-

vorlage für die Sitzung am 08.12.2011). Folglich sollte die Möglichkeit der Errichtung und Unterhaltung eines eigenen Kreisarchivs in Betracht gezogen werden.

Darüber hinaus wurden die Möglichkeiten einer Kooperation mit der Archivgemeinschaft Gettorf, der Nordkolleg Rendsburg GmbH und der Stadt Rendsburg geprüft.

Seitens der Archivgemeinschaft Gettorf wurde die grundsätzliche Bereitschaft zur Kooperation mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde erklärt, jedoch nicht weiter konkretisiert. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre eine Kooperation mit der Archivgemeinschaft Gettorf nicht realisierbar, zumal Synergieeffekte auch nicht erkennbar sind.

Da die Nordkolleg Rendsburg GmbH weder ein eigenes Archiv betreibt noch über ausreichende Raumkapazitäten zur Unterbringung des Kreisarchivs verfügt, wird eine Kooperation mit der Nordkolleg Rendsburg GmbH nicht für sinnvoll erachtet.

Eine Kooperation zwischen der Stadt Rendsburg und ggf. dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde wäre vorstellbar. In diesem Zusammenhang wird eine gemeinsame Unterbringung der Archive in der ehemaligen Eiderkaserne zurzeit geprüft.

Demnach gäbe es grundsätzlich 2 Alternativen zur Organisationsform, zum einen die Errichtung und Unterhaltung eines eigenen Kreisarchivs und zum anderen eine mögliche Kooperation zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Stadt Rendsburg sowie ggf. dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird die Errichtung und Unterhaltung eines eigenen Kreisarchivs eindeutig bevorzugt. Die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung nach dem Landesarchivgesetz kann damit mit dem niedrigeren Aufwand schneller erfüllt werden. Die mögliche Kooperation mit der Stadt Rendsburg und ggf. dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde würde einen deutlich höheren Investitionsaufwand erfordern und könnte jedoch nach erforderlicher weiterer Konkretisierung perspektivisch zum Tragen kommen.

## **6.2.1 Errichtung und Unterhaltung eines eigenen Kreisarchivs**

### **6.2.1.1 Räumliche Unterbringung**

Nach DIN ISO 11799 Information und Dokumentation – Anforderungen an die Aufbewahrung von Archiv- und Bibliotheksgut ergeben sich folgende wesentlichen Anforderungen an die räumlichen Gegebenheiten:

- eigenständiges Gebäude bzw. eine in sich geschlossene Einheit
- keine Versorgungsleitungen (Strom, Gas und insbesondere Wasser), sofern diese nicht für das Archiv benötigt werden
- Feuermelde- und -löschesystem
- kein direktes Tageslicht
- Klimastabilität und Raumklima mit 18°C und 50-60% Luftfeuchtigkeit

In Abstimmung mit dem Fachdienst 5.1 Gebäudemanagement sind folgende Alternativen zur Unterbringung des Kreisarchivs denkbar:

- a) Schaffung eines Archivraumes mit Büro- und Benutzerraum im Untergeschoss des Kreishauses U 44 durch sukzessive Auflösung des dort befindlichen Aktenraumes, Aufstockung der vorhandenen Regale bis zur Decke sowie Optimierung in allen Kellerlagerräumen, Schaffung eines neuen Papier- und Hausmeisterlagers in der ehemaligen Heizzentrale als Ersatz der Räume U 32 und U 20, Umbau der Garderoben und des Sanitärbereichs hinter U 38
- b) Schaffung von Archivräumen mit Büro- und Benutzerraum im Untergeschoss des Kreishauses U 19, U 20 und U 21 durch Auflösung eines Besprechungsraumes, Verlagerung des Lagerraums des Hausmeisters und Neustrukturierung der Aktenräume der Fachdienste 2.4 Veterinär- und Lebensmittelaufsicht und 4.3 Gesundheitsdienste
- c) Schaffung eines Archivraumes mit Büro- und Benutzerraum im Gebäude Berliner Str. 4 durch Verlagerung des Medienzentrums Rendsburg
- d) Schaffung von Archivräumen mit Büro- und Benutzerraum im Gebäude Berliner Str. 4 durch Herrichtung der vormals durch das Veterinäramt genutzten Räumlichkeiten, Umbau des Öllagerraums und Herrichtung von 3 Kellerräumen

Ein Vergleich der Alternativen zeigt die jeweiligen Vor- und Nachteile (vgl. hierzu Anlage 1).

Die Abwägung der Alternativen ergibt, dass die Alternative a) eindeutig zu bevorzugen ist. Sowohl von den räumlichen Gegebenheiten als auch von der Ausstattung erfüllt der Aktenraum U 44 mit sehr deutlichem Abstand gegenüber den anderen Alternativen die Bedingungen an Archivräume am Besten. Zugleich fallen für diese Variante die geringsten Umbau- und Einrichtungskosten an.

### **6.2.1.2 Personelle Ausstattung**

Die personelle Ausstattung der in Schleswig-Holstein betriebenen Kreisarchive reicht von ½ Vollzeitstelle bis hin zu 4 Vollzeitstellen (vgl. hierzu Anlage 2). Unterschiede bestehen ebenfalls in der fachlichen Qualifikation des vorhandenen Personals. Die überwiegende Anzahl der Kreisarchive jedoch beschäftigt mindestens einen/eine Diplomarchivar/Diplomarchivarin. In den übrigen werden Diplombibliothekare bzw. Verwaltungsfachleute mit einer archivarisches Zusatzausbildung eingesetzt.

Für das Kreisarchiv Rendsburg-Eckernförde sollten 2 Vollzeitstellen geschaffen werden. Davon sollte 1 Stelle mit einem/einer Diplomarchivaren/Diplomarchivarin nach Entgeltgruppe 9/10 besetzt werden.

Die Schaffung von 2 Vollzeitstellen wird mit Blick auf die im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu leistende Aufbauarbeit im Archivwesen sowie in Anbetracht der Größe des Kreises für angemessen erachtet.

Gleichwohl ist eine Mitarbeit der jeweiligen Fachbereiche und Fachdienste unabdingbare Voraussetzung bei der Archivierung der immensen Aktenbestände.

### **6.2.1.3 Sachausstattung**

Für die Einrichtung des Kreisarchivs werden eine Fachsoftware, Stahlregale (zur optimalen Raumausnutzung Fahrregale), ggf. Zeichenschränke benötigt. Der Mitarbeiter- und Besucherraum ist mit der entsprechenden Technik (PC, Drucker etc.) auszurüsten und zu möblieren. Zudem ist spezielles Verpackungs- und Büromaterial anzuschaffen.

### **6.2.1.4 Kosten**

Für den Umbau des Raumes U 44 entstehen nach einer Kostenschätzung des Fachdienstes Gebäudemanagement Kosten in Höhe von ca. 20.0000 Euro.

Weitere einmalige Kosten entstehen für die Anschaffung einer speziellen Archivsoftware von ca. 9.500 Euro sowie die Einrichtung des Mitarbeiter- und Besucherraumes mit der entsprechenden Technik sowie Mobiliar in Höhe von ca. 15.000 Euro. Damit entstehen einmalige Kosten von ca. 44.500 Euro.

An Personalkosten entstehen unter der Maßgabe von 1 Vollzeitstelle nach Entgeltgruppe 9 und 1 Vollzeitstelle nach Entgeltgruppe 5 jährliche Kosten von ca. 86.300 Euro. Hinzu kommen jährliche Kosten von ca. 4.000 Euro für Verpackungs- und Büromaterial sowie Wartungskosten für die Fachsoftware von ca. 1.000 Euro. Damit entstehen laufende jährliche Kosten von 91.300 Euro.

## **6.2.2 Kooperation mit der Stadt Rendsburg und ggf. dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde**

Seitens der Stadt Rendsburg wurde von einem Gespräch mit dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde berichtet, wonach für das Kirchenkreisarchiv, welches derzeit im Christophorushaus Rendsburg untergebracht ist, neue Räumlichkeiten gesucht werden, da der Standort voraussichtlich noch in diesem Jahr aufgegeben werden muss. Eine gemeinsame Unterbringung der 3 Archive in der ehemaligen Eiderkaserne wäre denkbar. Damit lägen die Archive in unmittelbarer Nähe zu den Museen im Kulturzentrum Rendsburg, dem Gymnasium Herderschule und dem Helene-Lange-Gymnasium. Synergieeffekte würden sich durch die gemeinsame Unterbringung auch bei der personellen und sächlichen Ausstattung ergeben. Ein gemeinsames Gespräch mit dem Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde steht noch aus. Eine Ortsbegehung der Räumlichkeiten in der ehemaligen Eiderkaserne mit der Stadt Rendsburg wurde durchgeführt. Es handelt sich um 2 eingeschossige Gebäude mit Dachboden (nur sehr eingeschränkt nutzbar) mit einer Gesamtfläche von je ca. 890 m<sup>2</sup>, die von der Bundeswehr als Lager genutzt worden sind. Für die Nutzung eines der Gebäude als Archiv wären sehr umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich. Hierzu zählen u.a. die Erschließung des Geländes und des Gebäudes (Strom, Wasser, Heizung), die Installation einer Lüftung bzw. Klimatisierung im

Magazinbereich, die Verdunkelung der Fenster, der Innenausbau (Dämmung, Fußboden, Beleuchtung), die Schaffung von Räumlichkeiten für Mitarbeiter und Nutzer und die Installation von sanitären Einrichtungen. Es wurde vereinbart, dass sich die Stadt Rendsburg nach einer ggf. groben Kostenschätzung erneut mit dem Kreis in Verbindung setzt. Eine Rückmeldung ist bislang noch nicht erfolgt. Des Weiteren sind auch die Möglichkeiten der Städtebauförderung durch das Innenministerium Schleswig-Holstein noch nicht abschließend geklärt.

## Anlage 1

## Räumliche Unterbringung des Kreisarchivs (Vergleich der Alternativen)

<p><b><u>Alternative a)</u></b> <b><u>Kreishaus U 44</u></b></p> <p><b>notwendige bauliche Veränderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer Wand/Tür zur Abtrennung eines Büro- und Besucherraumes</li> <li>• Herrichtung der ehemaligen Heizzentrale</li> <li>• Umbau der Garderoben und des Sanitärbereichs hinter U 38</li> </ul> <p><b>Vorteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Rollregalanlage mit insgesamt 1.160 lfd. Regalmeter kann genutzt werden</li> <li>• räumliche Nähe zur Verwaltung fördert die Zusammenarbeit zwischen Archiv und Fachdiensten</li> </ul> <p><b>Nachteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versorgungsleitungen vorhanden</li> </ul>	<p><b><u>Alternative b)</u></b> <b><u>Kreishaus U 19,20,21</u></b></p> <p><b>notwendige bauliche Veränderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrüstung mit Lüftungsanlage</li> <li>• Abdunkelung der Fensterfront</li> </ul> <p><b>Vorteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• räumliche Nähe zur Verwaltung fördert die Zusammenarbeit zwischen Archiv und Fachdiensten</li> </ul> <p><b>Nachteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumlichkeiten zu klein (insgesamt ca. 70m<sup>2</sup>)</li> <li>• Versorgungsleitungen vorhanden</li> <li>• fehlende Regalanlage</li> <li>• Verlust eines Besprechungsraumes</li> <li>• Neustrukturierung der Aktenräume der Fachdienste 2.4 und 4.3 erforderlich</li> </ul>
<p><b><u>Alternative c)</u></b> <b><u>Berliner Str.4 Medienzentrum</u></b></p> <p><b>notwendige bauliche Veränderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abdunkelung der großen Fensterfront und der Oberlichter</li> <li>• Ausrüstung mit Lüftungsanlage</li> <li>• Abbruch des Windfangbereiches</li> <li>• Errichtung einer Wand zum Besprechungsraum</li> <li>• Errichtung einer Wand/Tür zur Abtrennung eines Büro- und Besucherraumes</li> <li>• Errichtung einer Rampe zur Barrierefreiheit</li> </ul> <p><b>Vorteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Adresse“</li> </ul> <p><b>Nachteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• anderweitige Unterbringung des Medienzentrums erforderlich</li> <li>• Räumlichkeiten zu klein (insgesamt ca. 105m<sup>2</sup>)</li> <li>• fehlende Regalanlage</li> </ul>	<p><b><u>Alternative d)</u></b> <b><u>Berliner Str. 4 Veterinäramt, Öllager, Keller</u></b></p> <p><b>notwendige bauliche Veränderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung Öllageraum mit Abbruch des Tanks</li> <li>• Ausrüstung mit Lüftungsanlage</li> <li>• Sanierung aller Räumlichkeiten inklusive Schimmelsanierung</li> <li>• umfangreiche Maßnahmen zur Barrierefreiheit</li> <li>• Beleuchtung</li> <li>• Sanierung sanitäre Anlagen</li> </ul> <p><b>Vorteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumlichkeiten sind weitestgehend ungenutzt</li> </ul> <p><b>Nachteil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumlichkeiten zu klein (insgesamt ca. 66m<sup>2</sup> ohne Mitarbeiterraum)</li> <li>• Versorgungsleitungen vorhanden</li> <li>• fehlende Regalanlage</li> <li>• schwere Zugänglichkeit für Besucher</li> </ul>

## Archivlandschaft der anderen Kreise in Schleswig-Holstein

Anlage 2

Kreis	Organisationsform	Errichtungszeitpunkt	Personelle Ausstattung		Archivalien (lfd. Meter)	Besonderheiten
Dithmarschen	Gemeinschaftsarchiv Meldorf (verknüpft mit Dithmarscher Landesmuseum)	Kreis beteiligt seit 2000	1/2 Stelle	Dipl.-Bibliothekar mit Zusatzausbildung zum Kommunalarchivar	111	
Hzgt. Lauenburg	Kreisarchiv	seit 1925	1 3/4 Stellen	davon 1 Stelle Dipl.-Archivar	1200	Online-Findbücher, Bildbestände z.T. digitalisiert, Besucher-PC
Nordfriesland	Kreisarchiv	seit 1973	2 Stellen	davon 1 Stelle Archivar und je 1/2 Dipl. Bibliothekar und Hilfskraft	1750	
Ostholstein	keine Archivlösung					
Pinneberg	Kreisarchiv	seit 1985	2 Stellen	davon 1 Stelle Verwaltungs- angestellter mit Zusatz- ausbildung im Archivbereich	188	Bildbestände z.T. digitalisiert, Besucher-PC
Plön	Kreisarchiv	seit 1982	1 Stelle		500	
Schleswig-Flensburg	Gemeinschaftsarchiv des Kreises SL-FL und der Stadt Schleswig (verknüpft mit Kulturstiftung)	seit 1996, zuvor seit 1982 Kreisarchiv	2 Stellen	davon 1 Stelle Dipl.-Archivar	600	Online-Findbücher
Segeberg	Kreisarchiv (Archivgemeinschaft mit Stadt Bad Segeberg)	seit 2011	3/4 Stelle		keine Angaben (noch im Aufbau)	
Steinburg	Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe	seit 1985, zuvor seit 1958 Kreisarchiv	2 Stellen	davon 1 Stelle Dipl. Bibliothekar mit Zusatzausbildung im Archivbereich	1800	Bildbestände z.T. digitalisiert, Besucher-PC
Stormarn	Kreisarchiv	seit den 1930er-Jahren	4 Stellen	davon 1 Stelle Dipl.-Archivar und 1 Stelle FaMI	700	Online-Findbücher, Bildbestände z.T. digitalisiert

<b><u>Kostenschätzung für die notwendigen Umbau- und Einrichtungsmaßnahmen zur Schaffung eines Kreisarchives</u></b>			
<b>Umbau U 44</b>			
Deckenbauarbeiten	50 m <sup>2</sup> x 60 €/m <sup>2</sup> brutto		3.000,00 €
Bodenbelagsarbeiten	50 m <sup>2</sup> x 60 €/m <sup>2</sup> brutto		3.000,00 €
Elektroarbeiten, Umbau und Beleuchtung , BMA u. anderes			4.000,00 €
Leichtbauwand T30 mit Tür T30			4.500,00 €
Malerarbeiten			3.000,00 €
Erweiterung Heizkörper			2.500,00 €
			<b>20.000,00 €</b>
<b>Umbau U 38</b>			
Rückbau Sanitäreinrichtungen und Wasseranschlüsse			3.000,00 €
Bodenbelagsarbeiten			2.000,00 €
Rückbau der abgehängten Decken			1.500,00 €
Leichtbauwand mit Tür in T30			4.000,00 €
Malerarbeiten			2.500,00 €
Elektroarbeiten, Umbau und Beleuchtung , BMA u. anderes			3.000,00 €
			<b>16.000,00 €</b>
<b>Neues Lager an der Heizzentrale</b>			
Mauererarbeiten einschl Tür T30			8.000,00 €
Malerarbeiten			2.000,00 €
Elektroarbeiten			2.000,00 €
Brandschutzmaßnahmen			2.000,00 €
			<b>14.000,00 €</b>
<b>Regalsysteme für die neuen Archive (U 6a, U6b, U 20, U32, U38)</b>			
			<b>32.000,00 €</b>
		<b>Kostenschätzung gesamt:</b>	<b>82.000,00 €</b>



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2014/247
Federführend: FD 2.5 Kommunalaufsicht und Feuerwehrwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	14.04.2014
		Ansprechpartner/in:	Klaus Behrens
		Bearbeiter/in:	Klaus Behrens
Mitwirkend:		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Beteiligungsverwaltung</b> <b>Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH (WFG)</b> <b>Gesellschafterversammlung am 30.06.2014</b> <b>Entlastung des Aufsichtsrates</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Hauptausschuss	Entscheidung	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Vertreter des Kreises in der Gesellschafterversammlung der WFG wird angewiesen, dem Beschlussvorschlag der Geschäftsführung zur Entlastung des Aufsichtsrates zuzustimmen.

### **2. Sachverhalt:**

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist mit einem Anteil von 96,16 % an der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH (WFG) beteiligt.

In der Gesellschafterversammlung der WFG am 30.06.2014 soll u. a. über die Entlastung des Aufsichtsrates beschlossen werden.

Gesetzlicher Vertreter des Kreises in der Gesellschafterversammlung ist der Landrat, der auch Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschaft ist. Die gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist zwar rechtlich nicht angreifbar, kann aber, wie im Fall der Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates, zu Interessenkonflikten führen.

Der Landkreistag empfiehlt deshalb, ein Votum des Hauptausschusses zur Entlastung des Aufsichtsrates herbeizuführen und die Interessen des Kreises in der Gesellschafterversammlung durch einen Vertreter des Landrates wahrnehmen zu lassen. Diese Vorgehensweise wird ebenfalls vom Finanzministerium des Landes befürwortet