



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2020/289</b>
- öffentlich -	Datum:	14.01.2020
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Willig, Per
<b>Mittelverwendung des Mobilitätsmanagements der KielRegion 2020</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

### 2. Sachverhalt:

Das Regionale Mobilitätsmanagement informiert über Entwicklungen und Ergebnisse seiner Arbeit im Jahr 2019. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre entschied man sich dazu, dass die gemeinsame Projektumsetzung des Regionalen Mobilitätsmanagements für das Jahr 2020 in einem zweistufigen Prozess beschlossen wird. Daher können Sie dem Anhang 1 das Maßnahmenpaket für das Arbeitsprogramm 2020 entnehmen, welches in der nächsten Ausschusssitzung beschlossen werden soll.

#### Hintergrund Regionales Mobilitätsmanagement

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion und der Aufbau des Regionalen Mobilitätsmanagements wurden am 11.10.2017 durch den Regionalentwicklungsausschuss beschlossen (vgl. VO/2015/505-006). Aufgrund der engen Verflechtungen und des gemeinsamen Interesses an einer modernen Mobilität sprachen sich die beteiligten Gebietskörperschaften für die Einrichtung eines Regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH aus. Nach der positiven Förderentscheidung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit konnte das Regionale Mobilitätsmanagement im Juli 2018 die Arbeit aufnehmen.

Das Arbeitsprogramm des Regionalen Mobilitätsmanagements basiert auf den im Masterplan Mobilität gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen. Durch eine intensive Abstimmung mit den Verwaltungen der Gebietskörperschaften sowie den Institutionen des Landes wird sichergestellt, dass keine Doppelstrukturen entstehen.

Die Gebietskörperschaften der KielRegion haben unter Einbindung der betroffenen landesweiten Institutionen wie z. B. NAH.SH die Maßnahmen priorisiert.

Berücksichtigt wurden dabei die parallellaufenden aktuellen Entwicklungen (z. B. Aussagen in Koalitionsverträgen, Fördermöglichkeiten, Mobilitätsplanungen in den Gebietskörperschaften). Damit das Regionale Mobilitätsmanagement die Maßnahmenumsetzung verfolgen kann, haben die Gebietskörperschaften in den jeweiligen Haushalten für 2020 Projektmittel in Höhe von je 70.000 Euro eingestellt.

Das abgeleitete Arbeitsprogramm für das dritte Projektjahr des Regionalen Mobilitätsmanagement, ist in folgender Darstellung umrissen. Es ist mit den beteiligten Verwaltungen und landesweiten Institutionen (NAH.SH) abgestimmt.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Anlage/n:**

Anlage 1: 200114\_REA\_Vorlage\_Maßnahmen2020

## Anlage 1: Erläuterungen zu den Themenfeldern und Projekten mit finanzieller Beteiligung der Gebietskörperschaften

### Elektromobilität

#### a. Verstetigung Netzwerk (2.000 €)

Das Regionale Mobilitätsmanagement hat die Marke *KielRegion emobil* entwickelt. Unter diesem Dach bündelt das Regionale Mobilitätsmanagement verschiedene Aktivitäten und Veranstaltungen zum Thema E-Mobilität in der KielRegion. Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion verknüpft diverse Akteure und fördert den Austausch. In 2020 sind Aktionstage in der KielRegion und die Fortentwicklung der KielRegion zu einer HyStarter Wasserstoff-Region geplant. In diesem Zusammenhang wird eine durch den Bund geförderte Grundlagenstudie zu Wasserstoff erarbeitet, welche die regionale Wertschöpfungskette betrachtet.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel stellen jeweils 667 € zur Verstetigung der Vernetzungstreffen und öffentlichen Veranstaltungen bereit.

#### b. Prozessunterstützung (3.000 €)

Bei der Begleitung von Förderprojekten und Pilotvorhaben in der KielRegion sind die Mobilitätsmanager/-innen der KielRegion bei vielen Vorhaben eingebunden. Besonders hervorhebenswerte Projekte sollen im Jahr 2020 durch eine Prozessunterstützung von Seiten der KielRegion gefördert werden.

Zum Zwecke der Prozessbegleitung beteiligen sich der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel im Jahr 2019 mit jeweils 1.000 €.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Verstetigung Netzwerk	Verknüpfung und Verstetigung der laufenden Aktivitäten in der KielRegion durch Organisation und Durchführung von Vernetzungstreffen und öffentlichen Veranstaltungen.	667 €	C.3.1, C.3.2, C.3.3, C.3.4, C.3.5, C.3.6
Prozessunterstützung	Unterstützung von E-Mobilitäts-umsetzungs-projekten (z. B. Fuhrparkuntersuchungen, Voruntersuchungen sowie Kostenabschätzungen)	1.000 €	C.3.1, C.3.2, C.3.3, C.3.4, C.3.5, C.3.6

## Mobilitätsstationen

### a. Planung von Mobilitätsstationen (20.000 €)

Mobilitätsstationen dienen als Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten. Die Kreise haben Fördermittel für den Aufbau der Stationen bereitgestellt oder bereiten diese momentan vor (Stand Januar 2020). Der Bauausschuss der Landeshauptstadt Kiel hat den Aufbau von 49 Stationen beschlossen (Mai 2019). Weitere politische Beschlüsse für den Bau einzelner Stationen liegen vor. Die KielRegion hat im vergangenen Jahr Pilotstandorte wie Rendsburg, Preetz oder Borgstedt begleitet.

Regional abgestimmte Gestaltungsgrundlagen dienen als Grundlage. Es existiert ein Katalog von Standardtypen, der den Kommunen zur Verfügung steht. Weiterhin wird im 1. Quartal 2020 ein Leitfaden für die Erstellung einer Mobilitätsstation veröffentlicht. Im dritten Projektjahr unterstützt das Regionale Mobilitätsmanagement weitere Planungen und Umsetzungen vor Ort. Zudem ist die Erweiterung des Produktkataloges für Mobilitätsstationen geplant. Umgesetzt werden sollen u. a. öffentliches W-LAN, Fahrradabstellanlagen und weitere Elemente wie Elternhaltestellen.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel stellen jeweils 6.666 € zum Ausbau und Erweiterung von Mobilitätsstationen in der KielRegion bereit.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Planung von Mobilitätsstationen	<p>Fortführung der Entwicklung von Mobilitätsstationen. Unterstützung bei der Planungs- und Umsetzungsphase sowie die die Unterstützung von Planungen in weiteren Kommunen in der KielRegion.</p> <p>Erweiterung des Produktkataloges für Mobilitätsstationen, wie W-LAN, Umgebungspläne, Elternhaltestellen etc.)</p> <p>Weiterentwicklung von Mobilitätsstationen an Fähranlegern</p>	6.666 €	B.2.2, B.3.3

## Radverkehr und Fußverkehr

Das Umsteigerpotenzial im Radverkehr ist groß. Bisher sind viele Radverkehrsanlagen in der KielRegion unter touristischen Gesichtspunkten innerhalb der Gemeindegrenzen als Verkehrswege geplant. Das Regionale Mobilitätsmanagement hat Qualitätsstandards für Radschnellwege entwickelt und konkrete Streckenführungen für zwei Radschnellwegeverbindungen über Gemeinde bzw. Kreisgrenzen hinweg erarbeitet. Zur Stärkung des Radverkehrs in der KielRegion sind folgende Maßnahmen geplant:

**a. Aufbau eines zusammenhängenden Mobilitätssystems für Rad- und Fußverkehr (15.000 €)**

**Ausbau, Erhaltung und systematische Pflege von Fuß und Radwegen**

Ein Online-Angebot für die Erfassung des Zustandes des Fuß- und Radwegenetzes in der KielRegion wird etabliert. Durch Öffentlichkeitsarbeit wird die Nutzung und Bereitstellung des Service für Kommunen kommuniziert. Die Website wird durch die KielRegion betreut.

**Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems**

Das Regionale Mobilitätsmanagement trägt Informationsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten zusammen. Durchführung von Fortbildungen von Personal in Verwaltungen.

**Handlungsleitfaden Radverkehr**

Das regionale Mobilitätsmanagement trägt Informationen zur Radverkehrsförderung für Kommunen zusammen. Diese werden auf der Website der KielRegion als Handlungsleitfaden Radverkehr bereitgestellt.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich mit 5.000 € am Ausbau eines zusammenhängenden Wegenetzes in der KielRegion.

**b. Regionale Ausweitung der SprottenFlotte (15.000 €)**

Das regionale Bikesharing-System ermöglicht die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern. Da die Fahrradmitnahme in großem Umfang im Öffentlichen Personennahverkehr nicht praktikabel ist, bietet ein Bike-Sharing-System an den zentralen Zielorten der Region die Möglichkeit, kostengünstig und unkompliziert auf ein Fahrrad umzusteigen. Dies erhöht die Erreichbarkeit ohne Pkw und steigert die Nutzung des Mobilitätsverbundes. Das System erfreut sich großer Beliebtheit.

Die KielRegion unterstützt mit dem Budget die Ausweitung der SprottenFlotte in Erweiterungsgebiete der KielRegion. Die 15.000 € stellen den Eigenanteil für eine Förderung aus dem Regionalbudget der KielRegion dar. Mit den Mitteln unterstützt das Mobilitätsmanagement den Aufbau von bis zu zwölf Stationen in der Region.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich mit 5.000 € an der Weiterentwicklung der SprottenFlotte.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Ausbau, Erhaltung und systematische Pflege der Fuß- und Radwege	<p>Bereitstellung eines Online-Tools zur Erfassung von Wegequalitäten</p> <p>Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems</p> <p>Handlungsleitfaden Radverkehr</p>	5.000 €	A.1.1, A.1.2. , A.1.3, A.1.4, A.2.4., A.2.5.,

Ausweitung regionalen Bikesharings SprottenFlotte	des	Förderung der Ausweitung durch. Kostenbeteiligung an bis zu zwölf Stationen in den Erweiterungsgebieten	5.000 €	C.1.4
---	-----	---	---------	-------

## Digitale Mobilitätsangebote

Die Digitalisierung von Mobilitätsdaten und -angeboten spielt in der KielRegion eine immer wichtigere Rolle. Momentan erweitert das Regionale Mobilitätsmanagement in Abstimmung mit den Verwaltungen in der KielRegion die bereits begonnenen Module. Dazu findet ein kontinuierlicher Austausch mit Ämtern, Bundes- und Landesbehörden statt.

### **a. Ausweitung des Verkehrsmodells, der Mobilitätsdatenbank und des Verkehrsinformationsportals (30.000 €)**

Alle drei Vorhaben sind mit den Mitteln des Förderprogramms Digitalisierung kommunaler Verkehrssystems gefördert. Die Umsetzung erfolgt bis zum 31.12.2020.

#### **Verkehrsmodell**

Das Verkehrsmodell steht dem Regionalen Mobilitätsmanagement zur Verfügung. Für die fortlaufende Aktualisierung wird 2020 ein Budget bereitgestellt, um Daten aus den aktuellen Planungsvorhaben einpflegen zu können und Schnittstellen zu externen Angeboten herstellen zu können. Das Verkehrsmodell wird in Abstimmung mit der NAH.SH, der LBV und dem Wirtschaftsministerium sowie den Gebietskörperschaften der KielRegion aktualisiert. Die Maßnahmen werden laufend harmonisiert.

#### **Mobilitätsdatenbank**

Die Mobilitätsdatenbank der KielRegion ist im Rahmen der Erstellung des Masterplan Mobilität entstanden. Das Regionale Mobilitätsmanagement aktualisiert die Mobilitätsdatenbank fortlaufend um neue Angebote, Fahrplandaten, Strukturdaten und Mobilitätsdaten einpflegen zu können.

#### **Mobilitätsinformationsportal**

Mithilfe des Mobilitätsinformationsportals werden Daten den Verwaltungen der KielRegion aus der Mobilitätsdatenbank Fachaktueren und interessierten Bürger-/Innen zur Verfügung gestellt. Dies soll zu einer Beschleunigung und Unterstützung von Planungen führen sowie die Transparenz erhöhen.

### **b. Verkehrsmanagement (50.000 €)**

Die Einführung von Digitalisierungsprojekten im Sinne eines Verkehrsmanagements ist besonders geeignet, um die vorhandenen Verkehre in Ballungsgebieten zu optimieren. Dazu werden z.B. Sensoren angeschafft, die eine flächendeckende Analyse der Verkehrssituation ermöglichen und anschließend geeignete Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses oder zur Vermeidung von Verkehrsspitzen angewendet.

Außerdem wird das Verkehrsmanagement die bereits begonnenen Maßnahmen des Green City Plans, wie die Einführung von digitalen Fahrgastanzeigern, die Einführung von Mobilitätsstationen mit offenem W-LAN oder technische Lösungen für die Nutzung von Car- oder Bikesharing unterstützen.

Durch die Etablierung des Verkehrsmanagements wird eine zentrale Stelle geschaffen, an der Daten und Prozesse zusammenlaufen, die Fachleuten oder interessierten Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung gestellt werden können. Es bietet durch offene Schnittstellen ideale Möglichkeiten für die effiziente Einführung neuer Mobilitätsbausteine.

1. Die Ausgaben werden für die Ausweitung der technischen Schnittstellen zu Bestandsdatenbanken genutzt.
2. Es werden strukturelle und organisatorische Vorbereitungen für ein regionales Verkehrsmanagementsystem geschaffen.

Die schrittweise Einführung eines integrierten, regionalen Verkehrsmanagements ermöglicht, bestehende Infrastrukturen effizient und effektiv zu nutzen und Verkehrsabläufe zu optimieren.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich an den Kosten zur Erweiterung digitaler Mobilitätsangebote sowie eines Verkehrsmanagements mit jeweils 26.667 €.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Aktualisierung des Verkehrsmodells und der Mobilitätsdatenbank, sowie des Mobilitätsinformationssportals	Integration aktueller Planungen durch für die Datenbeschaffung und -pflege in der Datenbank.	10.000 €	A.3.5
Verkehrsmanagement	Aufbau eines regionsweiten Verkehrsmanagementsystems	16.667 €	D.1.9

## Fördermittel- und Mobilitätsinformation

### a. Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote (10.000 €)

Im Jahr 2020 ist die Durchführung einer Schulung für Mitarbeiter/-innen von Verwaltungen vorgesehen. Sie bereitet Mitarbeiter/-innen in den Kommunen auf die neuen Herausforderungen im Bereich Mobilität vor. Ziel ist es Mitarbeiter/-innen der Verwaltungen kreative und geringinvestive Maßnahmenumsetzungen aufzuzeigen sowie Sie als Kümmerer und Experten innerhalb der eigenen Verwaltung zu schulen.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich in der zweiten Projektphase mit jeweils 3.333 € an der Maßnahme.

### b. Schulisches Mobilitätsmanagement (10.000 €)

Schulisches Mobilitätsmanagement unterstützt Schulen bei der Gestaltung der Mobilität der Menschen an der Schule. Schulstandorte sind davon geprägt, dass zu bestimmten Zeitpunkten am Tag viele Verkehre gleichzeitig stattfinden. Von einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs profitieren Schüler, Lehrer, Anwohner und Eltern durch eine höhere Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Das Regionale Mobilitätsmanagement entwickelt gemeinsam mit dem ADFC Schleswig-Holstein ein Informationsangebot für Schulen. Zudem wird ein regionales Kompetenznetzwerk aufgebaut werden, welches Informationen, Angebote und Zuständigkeiten für Mobilität bereitstellt. Diese Informationen und die Möglichkeit Schulwegpläne digital selbstständig zu erstellen, soll in einem Onlineangebot bereitgestellt werden.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich in der zweiten Projektphase mit jeweils 3.333 € an der Weiterentwicklung eines Angebotes für Schulen.

### **c. Betriebliches Mobilitätsmanagement (15.000 €)**

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist eine der Stützen zur Erreichung der Mobilitätswende in Unternehmen. Auf dem Weg zur Arbeit ist der Anteil der Pkw-Fahrer sehr hoch. 9 von 10 Arbeitnehmer/-innen sitzen dabei allein im Auto. Das Umsteigerpotenzial bei Betrieben, die ein Mobilitätsmanagement einführen liegt bei rund 20 Prozent. Die KielRegion begleitet Pilotbetrieben bei der Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements und informiert in Veranstaltungen.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich mit 5.000 € an der Etablierung von Betrieblichen Mobilitätsmanagement in der KielRegion.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote	Durchführung eines Schulung für Mitarbeiter/-innen in Verwaltungen der KielRegion	3.333 €	C.3.5, C.1.1, D.1.3
Schulisches Mobilitätsmanagement	Entwicklung eines Onlineangebotes zu Mobilität an Schulen in der KielRegion	3.333 €	D.3.6
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Prozessunterstützung, Aktivierung zu Betrieblichen Mobilitätsmanagement, Begleitung von Pilotbetrieben	5.000 €	D.2.3

## **Öffentlichkeitsarbeit**

### **a. Durchführung von Kampagnen und Veranstaltungen (15.000 €)**

Eine Säule der Öffentlichkeitsarbeit sind Kampagnen und Veranstaltung für die Bürger/-innen der KielRegion sowie der Austausch in der Fachöffentlichkeit (Mitarbeiter/-innen aus Kommunen, Land, Aktivregionen oder Unternehmen) und zielt darauf, die Angebote des Regionalen Mobilitätsmanagements und lokale Mobilitätslösungen bekannt zu machen, Knowhow durch Workshops mit externen Referenten und Experten aufzubauen und die verschiedenen Aktivitäten in der KielRegion zu vernetzen und zu bündeln. Die eingeplanten Mittel sind für Veranstaltungen und Workshops vorgesehen.

### **b. Kommunikation digital und analog (25.000 €)**

Die zweite Säule der Öffentlichkeitsarbeit zielt darauf ab, die interessierte Öffentlichkeit und Fachöffentlichkeit mit einer Website über die verschiedenen Angebote zu informieren. Darüber hinaus werden Publikationen von Mobilitäts-Angeboten, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen erstellt. Weiterhin zielt das Arbeitspaket auf Kommunikation und Druck von Leitfäden ab. Bisher erschienene Printmedien sind u.a. Informationen zu Mobilitätsstationen, dem Dienstfahrrad oder zu digitalen Mobilitätsangeboten. Wie in den letzten Jahren ist auch der Versand von Publikationen an die Mitglieder der kommunalen Familie vorgesehen.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten je Gebietskörperschaft	Grundlage aus dem Masterplan
Durchführung von und Kampagnen und Veranstaltungen	Vernetzung der regionalen Akteure und Informationsbereitstellung durch die Organisation von Workshops und Veranstaltungen.	5.000 €	D.1.7
Kommunikation digital und analog	Erstellung von Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit	8.333 €	D.1.7

## Integrierte Planung

### a. Etablierung eines integrierten Parkraummanagements (15.000 €)

Bei Neubauvorhaben können durch die Verknüpfung von Carsharing-Stationen, Vorhaltung einer guten und attraktiven ÖPNV-Anbindung sowie einer qualitativen Fuß- und Radwegeanbindung Flächen und Kosten gespart werden. Das Regionale Mobilitätsmanagement erstellt einen Planungsleitfaden „Wohnquartiere der Zukunft“ für Kommunen auf Basis der Ergebnisse mehrere Expertenworkshops.

Der Kreis Plön, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel beteiligen sich in der zweiten Projektphase mit jeweils 5.000 € an der Maßnahme.

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kostenpunkte	Grundlage aus dem Masterplan
Etablierung eines Integrierten Parkraummanagements	Erarbeitung übergreifender Planungsgrundlagen in mehreren Expertenworkshops sowie Design und Druck eines Leitfadens.	4.000 €	A.3.1, A.3.2

Projektumsetzung“ Wohnquartiere der Zukunft”	Ein Pilotprojekt wird identifiziert und begleitet.	1.000 €	A.3.2
--	--	---------	-------



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2020/287</b>
- öffentlich -	Datum:	13.01.2020
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Erstellung einer Richtlinie zur Förderung von Mobilitätsstationen hier: Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen SPD und FDP</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

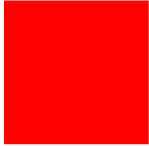
Entfällt.

**2. Sachverhalt:**

Der gemeinsame Antrag der Kreistagsfraktionen SPD und FDP ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

**Anlage/n:**

Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen SPD und FDP



**Sozialdemokratische Partei Deutschland**  
*Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde*

**Freie  
Demokraten**

Kreistagsfraktion  
Rendsburg-  
Eckernförde **FDP**

12. Januar 2020

**Antrag für die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses  
am 29. Januar 2020**

**Richtlinie Mobilitätsstationen**

Die Kreisverwaltung wird aufgefordert, bis zur nächsten Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses auf der Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 16. Dezember 2019 zur Förderung von Mobilitätsstationen den Entwurf einer entsprechenden Richtlinie zu erarbeiten. Dabei ist insbesondere das neue ÖPNV-Liniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu berücksichtigen

Begründung erfolgt mündlich

Gez. Martin Tretbar-Endres, SPD-Kreistagsfraktion  
Gez. Holger Koch, FDP-Kreistagsfraktion



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2020/282</b>
- öffentlich -	Datum:	08.01.2020
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
<b>ÖPNV-Verbindung Kiel - Rendsburg</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**  
entfällt

**2. Sachverhalt:**

Im Zuge der Neuaufstellung des ÖPNV im Regionalbusverkehr ist u.a. vorgesehen, die bisherige Buslinie 4630 Rendsburg – Achterwehr – Kiel nicht in ihrer jetzigen Form weiterzuführen. Auf Grund der vorgesehenen Einstellung einer durchgängigen Busverbindung von Kiel nach Rendsburg kamen mehrfach Fragen auf, wie die Verbindung im Korridor Kiel – Rendsburg und den bisher bedienten Untergemeinden ab 2021 ausgestaltet werden soll.

Hierfür ist zunächst darzustellen, wie die derzeitige Bedienung der Linie 4630 ausgestaltet ist. Für folgende Gemeinden wird derzeit mittels der Linie 4630 die Anbindung nach Kiel bzw. Rendsburg – und in dem Zuge auch Osterrönfeld – sichergestellt: Osterfeld, Bovenau, Bredenbek, Achterwehr und Schönwohld.

Derzeit bestehen Werktags (Montags-Freitag) mit der Linie 4630 6 Fahrten nach Rendsburg für die Gemeinden Schönwohld und Achterwehr, sowie 8 Fahrten für die Gemeinden Bredenbek, Bovenau und Osterfeld.

Nach Kiel bestehen für alle Gemeinden 7 Fahrten pro Werktag.

Im Jahr 2015 wurden u.a. in den Gemeinden Bredenbek und Achterwehr neue Bahnhaltepunkte auf der Strecke Kiel – Rendsburg eröffnet. Eine Anpassung der zur Bahn weitestgehend parallel verlaufenden Buslinie 4630 fand damals noch nicht statt. Für die Gemeinden Bredenbek und Achterwehr ergeben sich damit über die RB 75 stündliche Verbindungen nach Kiel und Rendsburg mit je 19 Fahrten pro Richtung am Tag. Richtung Rendsburg besteht zudem die Möglichkeit, am Bahnhaltepunkt Schülldorf in die extra zu diesem Zweck geschaffenen Linien 14 bzw. 14a umzusteigen, um z.B. nach Oster- oder Westerrönfeld zu fahren. Seit

Inbetriebnahme der RB 75 besteht für die Gemeinden Bredenbek und Achterwehr kein Bedarf mehr für eine zusätzliche Busanbindung nach Kiel bzw. Rendsburg, da der Bedarf über die Bahnstrecke erfüllt wird und zwar wesentlich häufiger und regelmäßiger, als über die bisherige Busverbindung der 4630.

Statt langlaufender Buslinien – teils parallel zur Bahn – ergeben sich im neuen Netz kürzere Verbindungen mit systematischen Anschlüssen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und andere Buslinien. Dadurch kann sichergestellt werden, dass ÖPNV auch dort stattfinden kann, wo bisher kaum oder keine Verbindungen vorhanden waren.

Für die Gemeinden Ostenfeld, Bovenau und Schönwohld – die über keinen direkten Bahnanschluss verfügen – sind ab 2021 folgende Verbindungen Werktags (Montag – Freitag) vorgesehen:

Ostenfeld:

- Linie 86: 7 Fahrten/Tag nach Schacht-Audorf mit Umstieg auf Stadtverkehr in Richtung Wester-, Osterrönfeld oder Rendsburg. 9 Fahrten/Tag in Richtung Bredenbek Bahnhof mit systematischen Umstieg auf RB 75 Richtung Kiel.
- Linie 66: 5 Fahrten/Tag über Ringverkehr mit Anschluss an den Stadtverkehr in Schacht-Audorf bzw. die RB 75 in Schülldorf.

Bovenau:

- Linie 86: 9 Fahrten/Tag nach Bredenbek Bahnhof mit Anschluss an die RB 75 nach Kiel. Insgesamt 8 Fahrten/Tag entweder nach Bredenbek Bahnhof mit Anschluss an die RB 75 nach Rendsburg oder nach Schacht-Audorf mit Anschluss an den Stadtverkehr Rendsburg.

Schönwohld:

- Linie 87: 10 Fahrten/Tag nach Kiel ZOB. 8 Fahrten/Tag nach Achterwehr Bahnhof mit Anschluss an die RB 75 nach Rendsburg.

Anbindung von Osterrönfeld (DEULA):

Für alle genannten Verbindungen der einzelnen Gemeinden nach Rendsburg gilt, dass auch Osterrönfeld weiter angebunden ist. Dies ist entweder durch den Anschluss der Linie 14 an die RB 75 in Schülldorf sichergestellt, oder über einen Anschluss an den Stadtverkehr Rendsburg in Schacht-Audorf. Nach Osterrönfeld besteht so dieselbe Anzahl an Verbindungen aus den einzelnen Gemeinden, wie oben für Rendsburg dargestellt.

In vielen Fällen werden zukünftig mehr Verbindungen in beide Richtungen bestehen, als bisher. Im Vergleich der werktäglichen Fahrtenanzahl der Linie 4630 gegenüber den ab 2021 vorgesehenen Linien ist festzuhalten, dass alle Gemeinden zudem mindestens die gleiche Anzahl an Fahrten nach Kiel bzw. Rendsburg vorweisen können, wie im Status quo. Es lässt sich festhalten, dass durch den Wegfall der Linie 4630 ab 2021 z.T. zwar durchgängige Verbindungen verloren gehen. Im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes bestand eine wesentliche Zielsetzung allerdings auch darin, die Zubringerfunktion zum SPNV zu stärken und eine systematische Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu schaffen. Die Stärkung des ÖPNV durch Nutzen der Busse als Zubringer zur Bahn und Bildung von systematischen Anschlüssen der verschiedenen Verkehrsträger ist dabei notwendige Bedingung, um ein finanzierbares und insbesondere gegenüber dem Status quo stark ausgeweitetes ÖPNV-Angebot realisieren zu können. Das hat dabei zur Folge, dass die

langlaufenden – und damit auch störanfälligen – Buslinien wie Kiel – Rendsburg oder auch Kiel – Eckernförde – Schleswig aufgegeben werden, um stattdessen Knotenpunkte realisieren zu können und die dadurch frei werdenden Ressourcen in die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu investieren. Ab 2021 wird so auch der Bahnhofpunkt in Bredenbek mit seiner vorhandenen Haltestelleninfrastruktur als Knotenpunkt genutzt und systematische Anschlüsse an die Bahnverbindung geschaffen.

Es besteht zudem jederzeit während der Vertragslaufzeit ab 2021 die Möglichkeit, das Angebot zu verändern. Dem Kreis wird über die Regelungen in dem abzuschließenden Verkehrsvertrag das umfassende Recht eingeräumt, Leistungen hinzu- oder abzubestellen. Dazu besteht für das Verkehrsunternehmen die Verpflichtung, über automatische Fahrgastzählsysteme für alle Linien Fahrgastzahlen zu ermitteln. Dadurch bekommt der Kreis die Möglichkeit, das Angebot nach Inbetriebnahme zu evaluieren und dort anpassen zu können, wo eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

**Finanzielle Auswirkungen:**

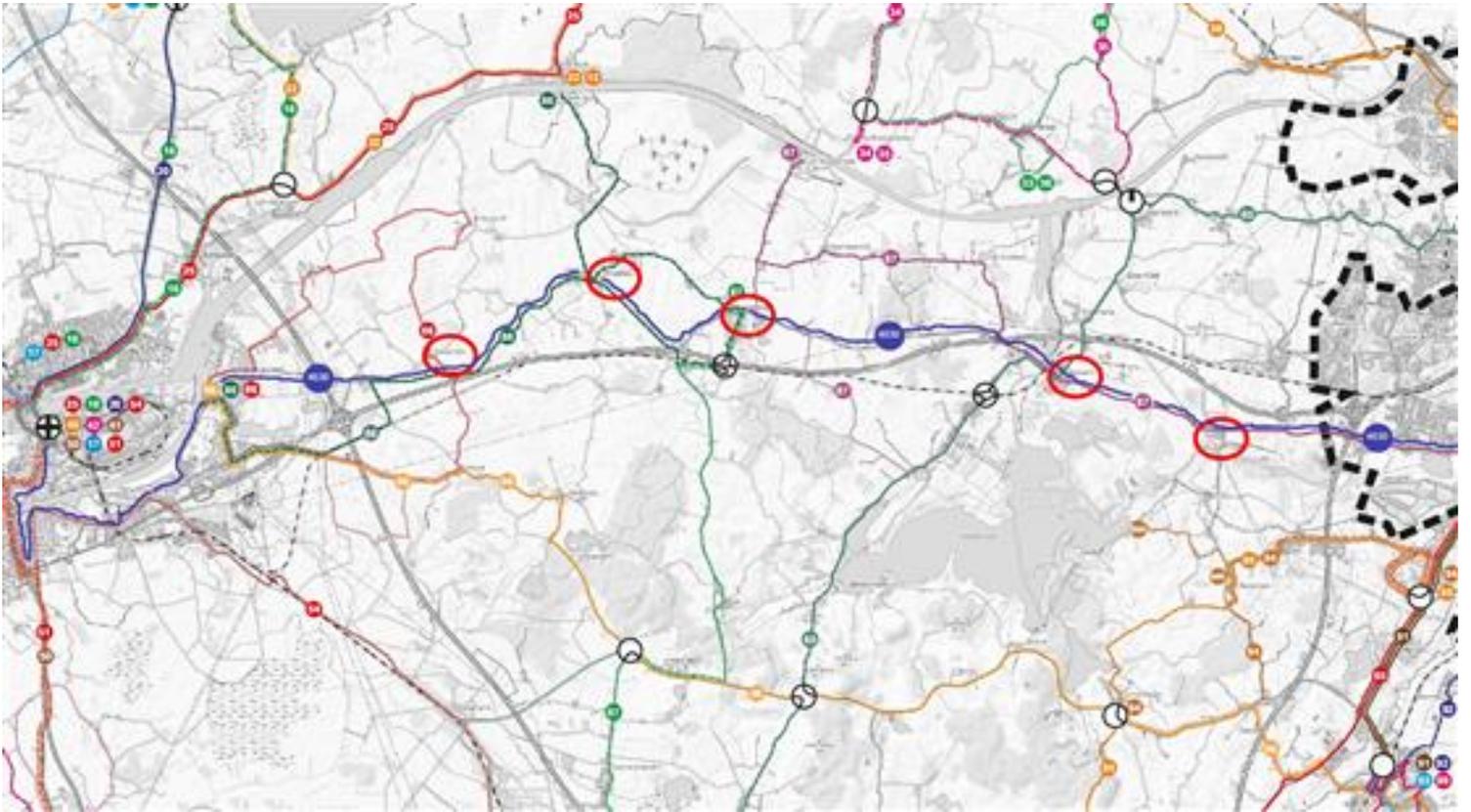
keine

**Anlage/n:**

Karte Strecke Rendsburg – Kiel  
Übersicht Fahrtenanzahl

	Richtung Rendsburg				
	Fahrten/Tag Montag - Freitag				
	4630	RB 75	86	87	66
Kiel ZOB	6	19	/	8	/
Schönwohld	6	/	/	8	/
Achterwehr	6	19	/	/	/
Bredenbek	8	19	8	/	/
Bovenau	8	/	8	/	/
Ostenfeld	8	/	7	/	5
Rendsburg	/	/	/	/	/

	Richtung Kiel				
	Fahrten/TAG Montag - Freitag				
	4630	RB 75	86	87	66
Rendsburg	7	19	/	/	/
Ostenfeld	7	/	9	/	/
Bovenau	7	/	9	/	/
Bredenbek	7	19	/	/	/
Achterwehr	7	19	/	10	/
Schönwohld	7	/	/	10	/
Kiel ZOB	/	/	/	/	/





**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2019/239</b>
- öffentlich -	Datum:	27.11.2019
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen zum Bildungsticket</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem als Anlage beigefügten Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2019.

**Anlage/n:**

Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2019



CDU-Kreistagsfraktion  
Paradeplatz 10  
24768 Rendsburg  
Tel.: 04331/14160  
Fax: 04331/141620  
info@cdu-rd-eck.de



BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN  
Kreishaus  
24768 Rendsburg  
Tel. 04331/202-362  
Fax 04331/202-566  
geschaefsstelle@gruene-  
fraktion-rd-eck.de

An die Vorsitzende des  
des Regionalentwicklungsausschusses

Frau Anke Göttisch

**Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 11.12.2019  
- Bildungsticket -**

Rendsburg, den 14.11.2019

Sehr geehrte Frau Göttisch,

die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und CDU beantragen für die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 11.12.2019:

**Der Regionalentwicklungsausschuss bittet die Verwaltung, die Einführung eines kreisweiten Bildungstickets zu prüfen,**

**- zu dessen Erwerb alle Schüler\*innen der Klassen 1 bis 13, Berufsschüler\*innen, Auszubildende und Personen, die einen Freiwilligendienst leisten, berechtigt sind,**

**- und das zu jeder Zeit, also auch außerhalb von Schulzeiten, Ausbildungs- und Dienstzeiten nutzbar ist.**

**Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept zur Umsetzung des Bildungstickets sowie eine Kostenermittlung zur Beratung im Fachausschuss vorzulegen.**

**Begründung:**

In Zeiten, in denen dem Schutz unseres Klimas politisch eine herausragende Bedeutung zukommt und die Sicherung unserer natürlichen Ressourcen auch für die nachfolgenden Generationen existentiell ist, ist es wichtig, dass für junge Menschen ein guter Anreiz besteht, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen.

Politisches Ziel ist die Einführung eines **Bildungstickets** im Kreis Rendsburg-Eckernförde, das es jungen Menschen im Kreis, die sich noch in der schulischen oder beruflichen Ausbildung befinden oder für unsere Gesellschaft einen Freiwilligendienst leisten, ermöglicht, den öffentlichen Nahverkehr mit dem Bildungsticket für alle ihre Aktivitäten zu nutzen. Hierfür ist eine angemessene Eigenbeteiligung zu zahlen. Bei dem räumlichen Geltungsbereich des Bildungstickets sind Kooperationen mit angrenzenden Verkehrsverbänden anzustreben, die auch eine Nutzung des Bildungstickets über die Kreisgrenzen hinaus gestatten. Erfahrungen aus anderen Kreisen mit der Einführung eines Bildungs- oder Mobilitätstickets mögen bei dem Konzept Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Tim Albrecht

CDU Fraktion

gez. Armin Rösener  
gez. Kirsten Zülsdorff

Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr: <b>VO/2019/239-001</b>
- öffentlich -	Datum: 08.01.2020
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in: Willig, Per
<b>Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen zum Bildungsticket</b>	
vorgesehene Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

### 2. Sachverhalt:

Zum Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen zum Bildungsticket erfolgen in angehängtem Vermerk der Verwaltung weitere Hintergrundinformationen.

### Relevanz für den Klimaschutz:

### Finanzielle Auswirkungen:

### Anlage/n:

Vermerk der Verwaltung zum Bildungsticket



## Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat

Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen

09.01.2020

### Antrag der Fraktionen der CDU sowie Bündnis 90/die Grünen zum Bildungsticket

#### I. Status quo

Derzeit gibt es im Rahmen des SH-Tarifs Schülerwochen-, Schülermonatsfahrkarten sowie weitere Zeitfahrkarten für das gesamte Netz und Angebot des SH-Tarifs. Diese Tickets sind zugänglich für Schülerinnen und Schüler an öffentlichen Schulen, Studierende, Personen, die sich in einem Berufsausbildungsverhältnis befinden, Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr, freiwilligen ökologischen Jahr, am Bundesfreiwilligendienst oder vergleichbaren sozialen Diensten.

Darüber hinaus gibt es Schülerzeitkarten, deren Kosten ganz oder teilweise vom Schulwegkostenträger übernommen werden, diese unterliegen gesonderten Bedingungen, die vertraglich zwischen dem zuständigen Verkehrsunternehmen und dem zuständigen Schulwegkostenträger/ Aufgabenträger (Vertragsparteien) geregelt sind (Rahmenvertrag).

Bezüglich dieser Art von Karten gibt es speziell im Kreis Rendsburg-Eckernförde das *Schüler-Plus-Ticket* (Klasse 1 - 10). Es kann von jeder Person genutzt werden, die Inhaber einer gültigen Schülerjahreskarte (Schulkostenträgerzeitkarte) ist. Das Schüler-Plus-Ticket gilt für einen Kalendermonat gemäß Aufdruck. Es berechtigt die Inhaber zu beliebig häufiger Nutzung der Verkehrsmittel im Geltungsraum und darüber hinaus auf Linien der Autokraft GmbH bis Kiel ZOB sowie Neumünster ZOB. Weiterhin wird es in den Bussen der KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH auf den Linienabschnitten im Kreis Rendsburg-Eckernförde außerhalb der Tarifzone 4000 anerkannt. Es kostet 15,- € im Monat.

Für die Jahrgangsstufen 11 bis 13 steht darüber hinaus der Bildungstarif zur Verfügung. Er kann von Schülern öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter allgemein bildender Schulen und von Schülern der Berufsbildungszentren (BBZ) beantragt werden, sofern dort eine schulische Ausbildung (AVJ, BVM, BEK, BGJ, BFS I, BFS III, BG, FOS, BOS, FS) absolviert wird.

Die Verwaltung weist daher darauf hin, dass es bereits durch das Schüler-Plus-Ticket ein Produkt gibt, das einem Großteil der genannten Anforderungen entspricht und das durch den Bildungstarif sowie generelle Schülertickets ergänzt wird.

#### II. Umsetzung eines Bildungstickets

Der SH-Tarif ist ein Verbundtarif, daher sind Sonderfahrkarten lediglich in den Bussen des jeweiligen Aufgabenträgers gültig. In der derzeit bestehenden Tarifmatrix besteht

jedoch keine Möglichkeit, weitere Sonderprodukte in ebendiese Tarifmatrix einzuführen, da diese komplett ausgelastet ist.

Derzeit wird der SH-Tarif allerdings strategisch weiter entwickelt und ein Tarifentwicklungsplan erstellt. Hieraus soll eine gemeinsame Strategie für den zukunftsfähigen SH-Tarif entstehen. Etwaige Anregungen des Kreises könnten daher innerhalb des Tarifentwicklungsplanes Berücksichtigung finden.

### **III. Zusammenfassend**

Mit den Schülerkarten im SH-Tarif, dem Bildungstarif und dem Schüler-Plus-Ticket bestehen bereits mehrere Produkte für Schülerinnen und Schüler.

Da es landesweit auch weitere Aufgabenträger gibt, die derzeit zu neuen Tarifprodukten für Schüler Überlegungen anstellen, bietet sich die Möglichkeit, im Rahmen der Tarifentwicklungsplanung entsprechende Produkte zu berücksichtigen.

Zum weiteren Vorgehen wird daher empfohlen, auf Basis der bestehenden Tarifprodukte sowie der Tarifentwicklungsplanung des SH-Tarifes ein Konzept für die Umsetzung von attraktiven Tarifangeboten für die benannten Bezugsgruppen zu erstellen.

FG Mobilität  
Willig



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2019/271</b>
- öffentlich -	Datum:	27.12.2019
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zur Umsetzung der Schülerbeförderungssatzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt.

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem in der Anlage beigefügten Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 23.12.2019.

**Anlage/n:**

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion



**Sozialdemokratische Partei Deutschland**  
 Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde

**Michael Rohwer**  
 - Kreistagsabgeordneter -

Vorsitzende des RE Ausschusses

Frau Anke Götttsch  
 per eMail: an-goettsch@gmx.de

sowie Kreisverwaltung: kirsten.weit@kreis-rd.de

Rendsburg, den 23.12.2019

## **Regionalentwicklungsausschuss - Sitzung am 29.01.2020**

Sehr geehrte Frau Götttsch, liebe Anke!

Namens der SPD-Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde stelle ich folgenden Antrag:

**Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt die Kreisstraße 43 in Höhe Schülup als anerkannten Schulweg zur Schule am Ochsenweg in der Gemeinde Jevenstedt aufzunehmen.**

Begründung:

Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 1 i.V.m. § 14 der Schülerbeförderungssatzung vom 19.12.2017 i.V.m. „zu“ § 3 Absatz 1 (Schulweg) der Verwaltungsvorschrift vom 1.08.2018 i.V.m. der ständigen Rechtsprechung, hier Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 10.12.2013 Randnummern 16, 18 und 26 ist die Selbstverwaltung schlüssig verpflichtet, sich der Problematik der Schülerinnen und Schüler gerade der Sekundarstufe 1 in kritischen Wegelagen anzunehmen.

Die betroffene Kreisstraße wurde zu seiner Zeit als Schulweg auch mit Zuschüssen des Kreises mit Sicherheitsmaßnahmen erweitert. Derzeit verweigert die Kreisverwaltung die Anerkennung dieser Kreisstraße als Schulweg zur Berechnung des kürzesten verkehrsüblichen Weges von Wohnungstür zur Schule und weist einen Weg durch einen Wald ohne Absicherung als Grundlage aus. Der Kreis bleibt hier hinter einer konkreteren Formulierung in der Satzung zurück und nutzt eine Verwaltungsvorschrift zur Konkretisierung. Verkehrsüblich wird dort die fußläufige Entfernung bezeichnet. Das ist unzureichend, nicht rechtssicher, intransparent und durch den normalen Bürger nicht nachvollziehbar.





**Sozialdemokratische Partei Deutschland**  
 Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde

**Michael Rohwer**  
 - Kreistagsabgeordneter -

Letztlich ist es in begründeten Einzelfällen der Selbstverwaltung überlassen, Entscheidungen in kritischen Lagen zu übernehmen und zu entscheiden.

Anbei:

- OVG Berlin-Brandenburg, OVG 3 B 19.13, Urteil vom 10.12.2013
- LZ vom 28.09.2018: Posse um eine Schülerfahrkarte
- Antrag auf Änderung des Schulweges zwischen Schülup und Jevenstedt
- Projektdatenblatt Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg: Neubau Radweg Schülup/RD – Jevenstedt an der K43

Mit freundlichen Grüßen

für die SPD-Kreistagsfraktion

Michael Rohwer  
 (Kreistagsabgeordneter)

<b>Gericht:</b>	Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg 3. Senat	<b>Quelle:</b>	
<b>Entscheidungsdatum:</b>	10.12.2013	<b>Norm:</b>	§ 112 Abs 1 SchulG BB
<b>Aktenzeichen:</b>	OVG 3 B 19.13		
<b>Dokumenttyp:</b>	Urteil		

### **Schülerbeförderungskosten; Länge des Schulweges und Bemessung nach dem verkehrsüblichen Fußweg**

#### **Leitsatz**

1. Eine Schülerbeförderungssatzung, die einen Zuschuss für Schüler der Sekundarstufe II nur bei einem Schulweg von mindestens 8 km Länge vorsieht, ist mit höherrangigem Recht vereinbar.
2. Es verstößt nicht gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn einer Schülerbeförderungssatzung zufolge die Länge des Schulweges nach dem verkehrsüblichen Fußweg bemessen wird, soweit es sich um eine bloße Berechnungsgrundlage handelt.

#### **Tenor**

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) vom 27. Mai 2013 wird geändert. Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

#### **Tatbestand**

- 1 Die Beteiligten streiten um einen Zuschuss zu den Schülerfahrtkosten. Die 1992 geborene Klägerin, die im hier maßgeblichen Zeitpunkt in S..., wohnte, beantragte im August 2008 für das Schuljahr 2008/2009 bei dem Landkreis M... einen Zuschuss zu den Kosten der Schülerbeförderung für den Besuch des Oberstufenzentrums M... in S..., wohin sie nach dem Besuch einer Gesamtschule gewechselt war.
- 2 Der Landrat des Landkreises lehnte den Antrag mit Bescheid vom 14. August 2008 ab, weil der Schulweg zwischen der Wohnung der Klägerin und der von ihr besuchten Schule weniger als 8 km betrage. Den hiergegen gerichteten Widerspruch, mit dem die Klägerin geltend machte, der Schulweg betrage laut Routenplaner 8,44 km, wies der Landrat des Landkreises M... mit Widerspruchsbescheid vom 15. Oktober 2008 zurück. Der kürzeste verkehrsübliche Fußweg belaufe sich dem Internet-Routenplaner GoogleMaps zufolge auf 7,7 km und laut Routenplaner Map24 auf 7,88 km.
- 3 Mit ihrer Klage hat die Klägerin eine Verletzung des Amtsermittlungsgrundsatzes gerügt. Die von dem Beklagten herangezogenen Internetrouutenplaner kämen zu unterschiedlichen Ergebnissen, wobei es in einem Fall nur an 120 Metern bis zur Mindestentfernung von 8 km fehle. Unter diesen Bedingungen müsse der Beklagte eine

Ermessensentscheidung treffen. Abgesehen davon sei eine exakte Ermittlung des Fußweges gar nicht möglich und die Festsetzung einer Mindestentfernung von 8 km sei recht hoch. Dem hielt der Beklagte entgegen, dass sich die Strecke den von ihm genutzten Internet-Routenplanern zufolge jedenfalls auf weniger als 8 km belaufe. Dies stimme auch mit der dritten Routenmessung („ViaMichelin“) überein, wonach sich ein Fußweg von 7,5 km ergebe und nur der Fahrweg 8 km betrage.

- 4 Das Verwaltungsgericht hat der Klage mit Urteil vom 27. Mai 2013 stattgegeben und den Beklagten verpflichtet, die Kosten der Schülerbeförderung der Klägerin für den Besuch des Oberstufenzentrums M... ab dem Schuljahr 2008/2009 bis zur Beendigung des Schulbesuchs zu übernehmen. Dies ergebe sich aus den Satzungen des Landkreises M... zur Schülerbeförderung vom 28. Dezember 2006 und 11. Februar 2009. Der Beklagte könne sich nicht auf die Ausschlussklausel seiner Satzungen berufen, wonach Anspruch auf Zuschuss bestehe, wenn der Schulweg bei einem Schüler der Sekundarstufe II eine Länge von 8 km nicht erreiche. Diese Regelung sei nichtig. Sie verletze wegen des unzumutbar langen Schulweges den im Rechtsstaatsprinzip verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Die Satzung definiere den Schulweg als den kürzesten verkehrsüblichen Fußweg zwischen der Gebäudeeingangstür des Wohnhauses und dem nächstgelegenen Eingang der zuständigen bzw. nächsterreichbaren Schule. Dies zeige, dass der Beklagte für einen Schüler der Sekundarstufe II als Schulweg einen Fußweg von 8 km für zumutbar erachte. Dem sei im Hinblick auf den damit verbundenen Zeitaufwand und sonstige Erschwernisse wie die Mitnahme von Schulbüchern oder schlechte Witterungsbedingungen nicht zu folgen. Der Wortlaut der Satzung verbiete es, einen Schüler auf die Nutzung eines Fahrrades zu verweisen. Entscheide sich der Satzungsgeber für eine Bezuschussung, so müsse er sich an den selbst gesteckten Kriterien messen lassen.
- 5 Mit seiner Berufung macht der Beklagte im Wesentlichen geltend: § 4 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 7 der Schülerbeförderungssatzung verstoße nicht gegen das Rechtsstaatsprinzip. § 4 regele lediglich, dass der Landkreis erst ab einer bestimmten Schulweglänge, die vom Alter des Schülers abhängige, Zuschüsse gewähre. Die konkrete Bestimmung dieser Mindestentfernung richte sich nach § 2 Abs. 7 der Satzung. Diese Vorschrift stelle nicht auf die mit einem Kraftfahrzeug zurückzulegende Strecke oder die Luftlinie, sondern auf den kürzesten Fußweg ab. Es handele sich um eine Berechnungsvorschrift, die keine Aussage dazu enthalte, auf welche Art und Weise der Schulweg zurückzulegen sei. Ebenso wenig lasse z.B. eine Berechnung anhand der Luftlinie den Schluss zu, dass ein Hubschrauber benutzt werden müsse.
- 6 Obwohl sich diese Auslegung von selbst verstehe, habe der Satzungsgeber am 20. Dezember 2006 eine Klarstellung in § 2 Abs. 7 beschlossen, wonach es ausdrücklich nicht darauf ankomme, auf welche Weise der Schulweg tatsächlich zurückgelegt werde. Die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegende Strecke solle nicht als Maßstab herangezogen werden, weil es sich oftmals nicht um den direkten Weg, sondern um einen Umweg mit etlichen Haltepunkten handele. Ferner habe der Satzungsgeber z.B. auch Wege berücksichtigen wollen, die durch Fußgängerzonen oder Einbahnstraßen führen. Im Übrigen sei die Festlegung auf 8 km nicht zu beanstanden. Dies gelte vor allem angesichts des Umstandes, dass Schüler der Sekundarstufe II - wie in einigen Bundesländern üblich - insgesamt von der Bezuschussung hätten ausgenommen werden können. Außer dem Beklagten, dem insoweit ein weiter Ermessensspielraum zustehe, hätten zwei weitere Landkreise ebenfalls eine Mindestentfernung von 8 km für Schüler der Sekundarstufe II vorgesehen; in drei Landkreisen betrage diese Mindestentfernung 6 km.
- 7 Der Beklagte beantragt,
- 8 das Urteil des Verwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) vom 27. Mai 2013 zu ändern und die Klage abzuweisen.
- 9 Die Klägerin beantragt,
- 10 die Berufung zurückzuweisen.

- 11 Sie bezieht sich auf das angefochtene Urteil, das sie für zutreffend hält. Im Übrigen gehe es der Klägerin vorrangig darum, dass der verkehrsübliche Fußweg im Sinne der Satzung über die ausgeleuchtete sowie mit einem Fuß- und einem Radweg versehene E...-Straße führe. Diese Strecke belaufe sich auf mehr als 8 km. Demgegenüber führten die von dem Beklagten zugrunde gelegten Strecken durch einen Wald sowie über eine Umgehungsstraße bzw. über nicht befestigte, unbeleuchtete und im Winter nicht geräumte Wege und würden nicht verkehrsüblich genutzt.
- 12 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte, vor allem auf die Sitzungsniederschrift vom 10. Dezember 2013, sowie den von dem Beklagten vorgelegten Verwaltungsvorgang Bezug genommen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung und Entscheidung gewesen sind.

### **Entscheidungsgründe**

- 13 Die Berufung des Beklagten ist begründet. Das Verwaltungsgericht hätte die Klage abweisen müssen. Der versagende Bescheid des Landrates des Landkreises M... vom 14. August 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 15. Oktober 2008 ist rechtmäßig, denn die Klägerin hat keinen Anspruch auf Gewährung eines Zuschusses zu den Schülerfahrtkosten für den Besuch des Oberstufenzentrums M... in S..., § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO.
- 14 Anspruchsgrundlage für den von der Klägerin begehrten Zuschuss für Fahrkosten ab dem Schuljahr 2008/2009 ist § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes - BbgSchulG - in Verbindung mit der Satzung des Landkreises M... zur Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 20. Dezember 2006 (Amtsblatt für den Landkreis M... vom 28. Dezember 2006, S. 4), geändert durch Erste Änderungssatzung vom 10. September 2008 (Amtsblatt für den Landkreis M... vom 26. September 2008, S. 8), sowie vom 11. Februar 2009 (Amtsblatt für den Landkreis M... vom 26. Februar 2009, S. 19). Nach § 112 Abs. 1 Satz 1 und 3 BbgSchulG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung für Schülerinnen und Schüler an Schulen in öffentlicher Trägerschaft und an Ersatzschulen, wobei sie das Nähere in eigener Verantwortung durch Satzung regeln.
- 15 Hinsichtlich des maßgeblichen Satzungsrechtes ordnet die die Satzung aus dem Jahr 2006 ablösende Satzung zur Schülerbeförderung vom 11. Februar 2009 (Amtsblatt für den Landkreis M..., S. 19) in ihrem § 15 Abs. 2 Satz 1 an, dass auf Anträge und nicht abgeschlossene Verfahren, die das Schuljahr 2008/2009 betreffen, die bisher geltenden Satzungen vom 20. Dezember 2006 sowie vom 10. September 2008 anzuwenden sind, während die neue Satzung nach § 15 Abs. 2 Satz 2 der Satzung 2009 für Vorgänge gelten soll, die sich auf Zeiträume ab dem Schuljahr 2009/2010 beziehen. Da es hier um ein nicht abgeschlossenes Verfahren geht und das Verwaltungsgericht von einem Erstattungszeitraum bis zum Ende des Schulbesuches ausgegangen ist (mindestens drei Jahre ab dem Schuljahr 2008/2009), sind beide Satzungen anwendbar (vgl. auch zum Erstattungszeitraum als maßgeblichem Zeitpunkt OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 21. Dezember 2005 - OVG 8 B 8.05 -, juris Rn. 19).
- 16 Danach kann die Klägerin den begehrten Zuschuss zum Besuch des Oberstufenzentrums M... in S... nicht verlangen. Der Anspruch ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 der Schülerbeförderungssatzungen 2006 und 2009 ausgeschlossen, weil der Schulweg für die Klägerin als Schülerin der Sekundarstufe II eine Länge von 8 km nicht erreicht. Schulweg ist nach der Definition des § 2 Abs. 7 Satz 1 der Schülerbeförderungssatzungen 2006 und 2009 der kürzeste verkehrsübliche Fußweg zwischen der Gebäudeeingangstür des Wohnhauses und dem nächstgelegenen nutzbaren Eingang der zuständigen Schule bzw. der nächsterreichbaren Schule, unabhängig davon, auf welche Weise der Schulweg tatsächlich zurückgelegt wird.
- 17 Soweit es darum geht, ob die von dem Beklagten ermittelte Schulwegstrecke unter 8 km liegt, bestehen an dem Ergebnis der angegriffenen Bescheide keine durchgreifenden Zweifel. Der Beklagte hat drei Internet-Routenplaner genutzt, wonach der Fußweg von der Wohnung der Klägerin zu der von ihr besuchten Schule stets

(deutlich) geringer ist als 8 km. Die von der Klägerin im Widerspruchsverfahren behaupteten 8,44 km (Routenplaner Map24) beziehen sich jedenfalls nicht auf die nach den Satzungen maßgebliche fußläufige Strecke, sondern auf die mit einem Fahrzeug zurückgelegte Strecke. Für eine Beweiserhebung besteht insoweit kein Anlass, weil die Klägerin das von dem Beklagten gefundene Ergebnis, das dieser auf nachvollziehbare Art und Weise ermittelt hat, nicht plausibel und substantiiert in Frage gestellt hat.

- 18 Ebenso wenig dringt die Klägerin mit dem Argument durch, bei dem von dem Beklagten zugrunde gelegten Fußweg bzw. der in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausführlich erörterten, ebenfalls begehbaren Alternativstrecke durch die Vorstadtsiedlung handele es sich vor allem angesichts der Beschaffenheit dieser Wege nicht um den „verkehrsüblichen Fußweg“ im Sinne von § 2 Abs. 7 Satz 1 der Schülerbeförderungssatzungen 2006 und 2009. Der Senat sieht einen Fußweg als verkehrsüblich im Sinne dieser Vorschrift an, wenn er von einem Fußgänger grundsätzlich begangen werden darf und kann und dies auch tatsächlich geschieht. Verkehrsüblichkeit ist danach z.B. zu verneinen, wenn es sich um eine Abkürzung handelt, die über eine Wiese führt. Demgegenüber stellt allein die fehlende Befestigung eines Weges oder dessen mangelnde Beleuchtung bei Dunkelheit die - zudem von regionalen Gegebenheiten abhängige - Verkehrsüblichkeit noch nicht mit Erfolg in Frage.
- 19 Unter Berücksichtigung dieses Maßstabs ist nicht ersichtlich, dass der Weg durch das von der Klägerin als nicht erschlossen bezeichnete Siedlungsgebiet („V...“) nicht zu Fuß begangen werden kann. Der Senat ist ferner davon überzeugt, dass dies auch tatsächlich geschieht, und zwar u.a. deshalb, weil - worauf der Beklagte in der mündlichen Verhandlung zutreffend hingewiesen hat - das Siedlungsgebiet zumindest von den Anwohnern durchquert wird. Abgesehen davon spricht für eine verkehrsübliche Nutzung auch die Tatsache, dass zahlreiche Wege und Straßen des Siedlungsgebietes Namen tragen. Soweit sich die Klägerin darauf beruft, dass eine Begehung der Wege bei bestimmten Witterungsverhältnissen nicht zumutbar sei, kommt es darauf nicht entscheidend an. Der Satzungsgeber darf pauschalierend und typisierend auf die grundsätzliche Möglichkeit einer Begehrbarkeit abstellen, ohne im Einzelfall bestimmte Wetterlagen oder sonstige Konstellationen berücksichtigen zu müssen. Unabhängig davon spricht bereits für die Verkehrsüblichkeit der von dem Beklagten zugrunde gelegten Wege, dass diese Strecken in verschiedenen Internetrouutenplanern als Fußwege ausgewiesen werden.
- 20 Entgegen der erstinstanzlichen Würdigung ist § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 der Schülerbeförderungssatzungen 2006 und 2009 nicht nichtig. Die Regelung verstößt insbesondere nicht gegen den im Rechtsstaatsgebot (Art. 20 Abs. 3 GG) verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Dies gilt auch, soweit § 2 Abs. 7 Satz 1 der Schülerbeförderungssatzungen 2006 und 2009 den Schulweg als den kürzesten verkehrsüblichen Fußweg zwischen der Gebäudeeingangstür des Wohnhauses und dem nächstgelegenen nutzbaren Eingang der zuständigen bzw. nächsterreichbaren Schule, unabhängig davon, auf welche Weise der Schulweg tatsächlich zurückgelegt wird, definiert.
- 21 Der Würdigung des Verwaltungsgerichts, der Satzungsgeber mute einem Oberstufenschüler aufgrund dieser Begriffsbestimmung einen nicht zumutbaren Fußweg von insgesamt 16 km pro Tag als Schulweg zu, ist nicht zu folgen. Bei der von dem Verwaltungsgericht als nichtig befundenen Regelung handelt es sich, worauf der Beklagte zutreffend hingewiesen hat, allein um eine Bemessungs- und Berechnungsgrundlage. Dies hat der Satzungsgeber in Kenntnis der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) im Übrigen im Jahr 2006 durch den Zusatz deutlich gemacht, es komme nicht darauf an, auf welche Art und Weise die Schülerin oder der Schüler den Schulweg zurücklege. Der Beklagte hat ferner im Einzelnen erläutert, dass der Satzungsgeber diesen Maßstab gewählt habe, um auch kurze Fußwege beispielsweise durch Fußgängerzonen einzubeziehen. Die altersabhängige Differenzierung, die § 4 Abs. 1 der Satzungen hinsichtlich der Schulweglänge vornimmt, fragt nicht danach, wann von Schülerinnen und Schülern verlangt werden

- kann, den Schulweg zu Fuß zurückzulegen, sondern regelt, bis zu welcher Schulweglänge es den Schülern bzw. ihren Eltern zugemutet werden kann, die Bewältigung des Schulweges ohne staatlichen Zuschuss selbst zu organisieren. Zwar mag - gerade für Grundschul Kinder - die fußläufige Entfernung eine maßgebliche Rolle spielen. Im Rahmen des § 4 der Schülerbeförderungssatzungen gilt jedoch, dass es bei Nichterreichen der Mindestwegstrecke den Schülerinnen und Schülern bzw. deren Eltern überlassen bleibt, ob die Schulkinder im Einzelfall zu Fuß gehen, mit dem Pkw gebracht werden, den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad nutzen.
- 22 Die hier maßgeblichen einschränkenden pauschalierenden und typisierenden Regelungen des Satzungsgebers, die mit der Definition der nächsterreichbaren Schule nicht auf die individuellen Umstände abstellen und eine Bezuschussung erst ab einer Schulweglänge von 8 km vorsehen, sind - auch unter Berücksichtigung höherrangigen Rechts - nicht zu beanstanden.
- 23 § 112 BbgSchulG enthält insoweit - wie dargelegt - keine Vorgaben, sondern überlässt die Ausgestaltung dem jeweiligen Satzungsgeber. Die hier von dem Beklagten vorgenommenen Konkretisierungen sind mit dem Grundgesetz und der Verfassung des Landes Brandenburg vereinbar. Da sich höherrangigem Recht keine konkreten Vorgaben für die Schülerbeförderung entnehmen lassen und diese eine freiwillige Leistung der öffentlichen Hand darstellt, die sich auch an dem Vorhandensein öffentlicher Mittel orientieren darf (vgl. z.B. Entwurf eines Gesetzes zur Entlastung der Kommunen von pflichtigen Aufgaben, Landtag Brandenburg, Drs. 3/5695, Begründung zu Art. 1 Nr. 1), kommt den Landkreisen als Satzungsgeber ein weiter Gestaltungsspielraum zu.
- 24 Die staatliche Verpflichtung zum besonderen Schutz der Familie gemäß Art. 6 Abs. 1 GG und das durch Art. 6 Abs. 2 Satz 1 GG gewährleistete Recht der Eltern (Erziehungsberechtigten), den Bildungsweg ihrer Kinder zu bestimmen, begründen keinen Anspruch darauf, dass die öffentliche Hand die Kosten der notwendigen Schülerbeförderung gänzlich übernimmt (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12. Juli 2007 - OVG 3 A 1.07 -; VGH Mannheim, Beschluss vom 10. Juni 1991 - 9 S 2111/90 -, juris, Rn. 41). Ebenso wenig gebietet das Sozialstaatsprinzip des Art. 20 Abs. 1 GG eine umfassende Freistellung von jeglichen Kosten, die durch den Schulbesuch verursacht werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22. Oktober 1990, NVwZ-RR 1991, 198 m.w.N.).
- 25 Art. 27 Abs. 3 BbgVerf (Schutz und Förderung von Kindern und Kindererziehung) räumt - wenn man den subjektiv-rechtlichen Gehalt der Norm unterstellt (zweifelnd Iwers in: Verfassung des Landes Brandenburg - Kommentar, Art. 27 Erl. 4) - den staatlichen Stellen ein weites Ermessen ein. Art. 29 Abs. 3 Satz 1 BbgVerf ist gleichfalls nicht verletzt. Danach hat jeder das Recht auf gleichen Zugang zu den öffentlichen Bildungseinrichtungen, unabhängig von seiner wirtschaftlichen und sozialen Lage. Bei dieser Vorschrift handelt es sich nicht um einen bloßen Programmsatz, sondern um ein Verfassungsgebot, das jedenfalls auch für die Exekutive gilt. In der Sache gibt die Verfassungsnorm ein Teilhaberecht an den vorhandenen schulischen Kapazitäten (vgl. Verfassungsgericht Brandenburg, Beschluss vom 25. Februar 1999, LVerfGE 10, 151 [155]). Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Rechtsverletzung durch die pauschale und typisierende Begrenzung des Zuschusses für den Besuch der nächsterreichbaren Schule nicht ersichtlich.
- 26 Gleiches gilt in Bezug auf die Schulweglänge, die für eine Bezuschussung erreicht sein muss. In der hier maßgeblichen Festlegung auf 8 km liegt namentlich kein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG. Die Anknüpfung an das Alter der Schüler und an den Besuch der Oberstufe ist sachgerecht. Der weite Gestaltungsspielraum, der dem Satzungsgeber eingeräumt ist, ist mit der Festsetzung der hier streitigen Wegstrecke von 8 km noch nicht überschritten. Der Satzungsgeber konnte neben dem Bestreben, öffentliche Leistungen sparsam und gezielt einzusetzen, vor allem typisierend berücksichtigen, dass Oberstufenschüler im ländlichen Raum im Hinblick auf die geringere Anzahl der zur Verfügung stehenden Gymnasien oder Oberstufenzentren grundsätzlich einen längeren Schulweg haben dürften und die

Bezuschussungsregelung dadurch auch nicht offensichtlich leerläuft. Hinzu kommt, dass die Ausnahmeregelung in § 4 Abs. 2 der Schülerbeförderungssatzung hinreichend Raum für Sonderfälle bietet.

- 27 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Satz 1 VwGO in Verbindung mit §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.
- 28 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe vorliegt. Es geht allein um eine einzelfallbezogene Subsumtion unter landesrechtliche Vorschriften.

Landeszeitung vom 28.09.2018

# Posse um eine Schülerfahrkarte

Weg zum Unterricht 300 Meter zu kurz: Behörde will Busticket für Zehnjährige nicht bezahlen / Mädchen soll durch die Feldmark radeln

Von Matthias Hermann

## SCHÜLP BEI RENDSBURG

Ein kleines Mädchen über mehrere Kilometer bei Dunkelheit über einen Feldweg schicken – das würde wohl kein Mensch ohne ein mulmiges Gefühl tun. Im Falle der zehnjährigen Lucy Wieben aus Schülup bei Rendsburg gilt dies aber als der zumutbare Schulweg. Und deshalb bekommt sie keine Fahrkarte gestellt.

„Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsübliche Weg zwischen der Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers und der Schule“, heißt es in der Satzung des Kreises über die Anerkennung der notwendigen Kosten. Generell gelten dabei verschiedene „Zumutbarkeitsstufen“ für unterschiedliche Alterstufen: Bis zur vierten Klasse werden die Kosten ab einer Schulweglänge von zwei Kilometern übernommen, in der fünften und sechsten Stufe ab vier Kilometern und von Klasse sieben bis zehn ab sechs Kilometern.

Im Fall der Tochter von Nina Wieben führt die mit 3,7 Kilometern kürzeste Strecke, also der „offizielle“ Schulweg durch die Feldmark. Der gut ausgebaute Radweg entlang der Hauptstraße, den die Tochter normalerweise be-



**Laut Schild sind es vier Kilometer bis Jevenstedt:** Tatsächlich ist der Schulweg von Lucy Wieben wenige hundert Meter kürzer. Dadurch ergibt sich ein Problem. Erst bei einer Distanz von mindestens vier Kilometern zwischen Elternhaus und Schule zahlt der Kreis das Ticket für den Bus. FOTO: HERMANN

nutzen würde, ist mit 4,8 Kilometern allerdings deutlich länger – würde er zur Berechnungsgrundlage gemacht, bestünde ein Anspruch auf die Übernahme der Fahrtkosten. Vor der Satzungsänderung in diesem Jahr wurde für die Berechnung ein Ortsmittelpunkt gewählt, von dem die Entfernung zur Schule gemessen wurde, nun wird es individuell von jeder Wohnung berechnet. So kann es vorkommen, dass die

Grenze, die über die Förderung entscheidet durch ein Dorf oder sogar durch eine Straße läuft. Die Nachbarkinder bekommen eine Fahrkarte, bei den anderen müssen die Eltern bezahlen. Oder die Kinder sind auf das Fahrrad angewiesen.

„Alle Menschen, mit denen ich über dieses Problem gesprochen habe, hatten großes Verständnis“, sagt Nina Wieben, egal ob Schule oder Amt, sogar das Busunternehmen Graf Recke aus Schacht-Audorf habe sie darin bestärkt, das Thema öffentlich zu machen.

„Natürlich geht es mir zum einen um die Sicherheit meiner Tochter. Aber wir kaufen ihr natürlich eine Fahrkarte. Nur gibt auch Eltern, für die das eine Menge Geld ist“, sagt die Mutter. Lucy kommt als einziges

Kind ihrer Klasse aus Schülup. Die Option, mit anderen Kindern zum Unterricht zu fahren, gibt es daher nicht.

Marcel Rohwer, der als Fachbereichsleiter Innere Dienste beim Amt Jevenstedt mit dem Thema Schülerbeförderung betraut ist, kennt die Problematik mit den Schülern aus Schülup. Gleichzeitig kann er Nina Wieben und anderen Eltern Hoffnung machen: „Es müssen noch abschließende Gespräche mit dem Kreis stattfinden, bisher gibt es keine endgültige Entscheidung. Aber es kann sein, dass für die Kinder aus Schülup Bestandschutz gilt.“ Das würde bedeuten, dass die Kosten für das Ticket möglicherweise übernommen werden. Und dass Lucy dann sicher mit dem Bus zur Schule fahren könnte.

## KOMMENTAR

### Kein zumutbarer Schulweg

Nüchtern betrachtet ist die vom Kreis Rendsburg-Eckernförde entwickelte Berechnungsgrundlage fair: Alle Kinder, die außerhalb eines bestimmten Umkreises um die Schule wohnen, bekommen die Kosten für die Fahrkarte erstattet, die anderen nicht. Alles ganz genau berechnet, nicht nach einem Ortsmittelpunkt, sondern wie von Google Maps gewohnt mit der genauen Distanz von Start (Zuhause) zum Ziel (Schule).

Doch was zunächst nachvollziehbar und transparent erscheint, kann trotzdem problematisch sein. Auch wenn ein Feldweg unter Umständen die kürzeste Verbindung zur Schule darstellt und in die für das Alter entsprechende „Zumutbarkeitsstufe“ fällt, können das nicht die einzig entscheidenden Kriterien sein. Im vorliegenden Fall ist die Sache eindeutig: Für ein zehnjähriges Mädchen, das allein zum Unterricht radeln muss, stellt eine unbeleuchtete Straße durch die Feldmark keinen zumutbaren Schulweg dar.



**Matthias Hermann**  
Redakteur der  
Landeszeitung

her@shz.de



# Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat  
Fachdienst Regionalentwicklung

Postanschrift:  
Kreis Rendsburg-Eckernförde • Postfach 905 • 24758 Rendsburg

## Durchschrift

Amt Jevenstedt  
Der Amtsdirektor  
z. H. Herrn Rohwer  
Meiereistraße 5  
24808 Jevenstedt

### Auskunft erteilt:

Frau Weit

Durchwahl: 04331 202-326  
Fax-Nr.: 04331 202-574  
Zimmer: 423

### E-Mail-Adresse:

[kirsten.weit@kreis-rd.de](mailto:kirsten.weit@kreis-rd.de)

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom  
I.2-290-02-000-090694

Mein Zeichen, mein Schreiben vom  
FD 5.3

Rendsburg  
10.12.2018

## Schülerbeförderung

**hier: Antrag auf Änderung des Schulweges zwischen der Gemeinde Schülup zur Schule am Ochsenweg in der Gemeinde Jevenstedt**

Sehr geehrter Herr Rohwer,

mit dortigem Schreiben vom 01.10.2018 beantragten Sie, den Fahrradweg entlang der K 43 als kürzesten verkehrsüblichen Schulweg von Schülup nach Jevenstedt anzuerkennen.

Als Begründung führten Sie an, dass der tatsächliche kürzeste Weg über eine Betonspurbahn durch eine unbewohnte Gegend führt und dieser Weg fast ausschließlich dem landwirtschaftlichen Verkehr diene sowie in den Wintermonaten weder gestreut noch geräumt werde. Das Passieren dieses Weges stelle eine nicht unerhebliche Gefahr für die Schülerinnen und Schüler dar.

Der Fahrradweg entlang der K 43 wurde zudem auch zum Zwecke der Schulwegsicherung gebaut und sollte Ihrer Auffassung nach für die Berechnung des kürzesten verkehrsüblichen Schulweges zugrunde gelegt werden.

Nach § 3 Abs. 1 der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung ist der Schulweg der kürzeste verkehrsübliche Weg zwischen der Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers und der Schule gemäß § 1 Abs. 1 dieser Satzung. Die entsprechende Verwaltungsvorschrift führt hierzu aus, dass die Berechnung des Schulweges u.a. als Bemessungs- und Berechnungsgrundlage dient, um festzustellen, ob ein Anspruch auf Übernahme von Schülerbeförderungskosten besteht. Es kommt in diesem Zusammenhang nicht darauf an, auf welche Art und Weise die Schülerin oder der Schüler den Schulweg tatsächlich zurücklegt.



IHRE BEHÖRDENNUMMER

Dienstgebäude:  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg  
Telefon: +49 4331 202-0  
Telefax: +49 4331 202-295

W:\Schülerbeförderung\Zuschüsse an Schulträger im  
Kreis\Bescheide\Amt Jevenstedt\Schulweg Schülup - Jevenstedt,  
Antrag auf Änderung.docx

Konten der Kreiskasse:  
Förde Sparkasse  
IBAN DE38 2105 0170 0000 1440 06; BIC NOLADE21KIE  
Sparkasse Mittelholstein  
IBAN DE69 2145 0000 0000 0018 30; BIC NOLADE21RDB

Grundsätzlich sind alle dem Straßenverkehr gewidmeten oder jedenfalls tatsächlich und bewusst dem öffentlichen Verkehr überlassenen Straßen und Wege zulässig. Die Beschaffenheit oder die technische Ausstattung eines Schulweges beispielsweise mit Straßenlaternen ist grundsätzlich unbeachtlich.

Ist der Schulträger in besonderen Einzelfällen der Auffassung, dass nicht der kürzeste verkehrsübliche, sondern ein anderer Weg bei der Berechnung zugrunde zu legen ist, hat er dies dem Kreis frühzeitig anzuzeigen.

Sie haben mit Schreiben vom 01.10.2018 einen entsprechenden Antrag gestellt.

Sinn und Zweck der Ausnahmeregelung in der Verwaltungsvorschrift zum Schulweg ist es gewesen, in besonderen Einzelfällen einen anderen Weg zur tatsächlich besuchten Schule zugrunde zu legen.

Ein solcher besonderer Einzelfall wird in dem von Ihnen geschilderten Fall nicht gesehen, da es sich bei dem kürzesten Weg um einen dem Straßenverkehr gewidmeten oder jedenfalls tatsächlich und bewusst dem öffentlichen Verkehr überlassenen Weg handelt sowie die Beschaffenheit des Weges einschließlich des Winterdienstes grundsätzlich unbeachtlich ist.

Des Weiteren führten Sie aus, dass der von dort als kürzester verkehrsüblicher Schulweg angedachte Fahrradweg entlang der K 43 auch zum Zwecke der Schulwegsicherung gebaut wurde. Würde dieser Weg anerkannt werden, so hätte dies zur Folge, dass der neugebaute Fahrradweg tatsächlich von den Schülerinnen und Schülern nicht benutzt werden würde, da die Anerkennung dieses Weges für einzelne Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 5 und 6 dazu führen würde, dass die zumutbare Entfernung von 4 km überschritten wird und eine Busfahrkarte ausgestellt würde.

Ich bedaure, Ihnen keine andere Entscheidung mitteilen zu können.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zu einem Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag

gez. Unterschrift

Breuer

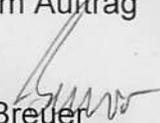
Umseitige Durchschrift

Herrn Michael Rohwer  
Bogenstraße 20  
24647 Wasbek

mit der Bitte um Kenntnisnahme übersandt.

Aufgrund der im umseitigen Schreiben genannten Gründe war eine positive Entscheidung leider nicht möglich, da ein besonderer Einzelfall nach der Verwaltungsvorschrift zu § 3 Abs. 1 der Schülerbeförderungssatzung nicht erkennbar ist.

Im Auftrag

  
Breuer

## Leitprojekte für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg -Projektdatenblatt-

<b>1. Name des Projektes</b>	Neubau Radweg Schülpl/RD – Jevenstedt an der K43		
<b>2. Ansprechpartner für das Projekt</b>			
Name / Vorname:	Dietmar Böhmke		
Funktion:	Leitender Verwaltungsbeamter		
Gebietskörperschaft / Institution/Unternehmen:	Amt Jevenstedt beantragende Gemeinden Schülpl/RD, Jevenstedt und Westerrönfeld (federführende Gemeinde ist Schülpl b. RD)		
Anschrift:	Meiereistraße 5 24808 Jevenstedt		
Telefon:	04331/8478-77	Telefax:	04331/847884
E-Mail:	dietmar.boehmke@amt-jevenstedt.de		
<b>3. Räumliche Zuordnung des Projektes</b>			
<input type="checkbox"/> Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt <input checked="" type="checkbox"/> Teilraum, und zwar     südlicher Wirtschaftsraum			
<b>4. Beschreibung der zentralen Projekttinhalte</b>			
4.1 Ziele des Projektes:	Bei der Kreisstraße 43 handelt es sich um eine stark befahrene Kreisstraße. Der Bau eines Radweges würde die Strecke zwischen den Gemeinden wesentlich attraktiver und <b>sicherer</b> machen. Durch den Bau des Radweges wird die Lücke im Rad- und Wanderwegnetz geschlossen.		
4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:	Aus der Untersuchung der Alltags- und <b>Schulwegsfunktion</b> ergibt sich im Radverkehrskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde in der Priorität für Radwege an der Kreisstraße 43 die Priorität 1. Die Trassenführung ist vorgegeben durch die vorhandene Fahrbahn. Die Radweghöhen ergeben sich durch die Höhenlagen des vorhandenen Geländes. Die Gesamtlänge beträgt ca. 3.200m, davon 2.100m auf Gemeindegebiet Schülpl/RD und ca. 1.100m auf Gemeindegebiet Jevenstedt.		
4.3 Ausgangssituation:	Die geplante Strecke ist sowohl im Landesradwegeplan als auch im Kreisradwegeplan Rendsburg-Eckernförde aufgenommen worden. In der Alltags- und <b>Schulverbindung</b> wird die Straße sowohl fußläufig als auch von Fahrradfahrern genutzt.		

4.4 Projektstand:	<input type="checkbox"/> bereits in der Realisierung <input type="checkbox"/> insgesamt <input type="checkbox"/> in Teilbereichen <input checked="" type="checkbox"/> noch nicht in der Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> Grobkonzept liegt vor <input type="checkbox"/> Feinkonzept mit Finanzierungs- und Zeitplan liegt vor			
	Ergänzende Hinweise zum Planungsstand:			
4.5 Realisierungszeitraum	frühestens 2013			
4.6 Handlungserfordernisse / offene Fragen				
<b>5. Projektpartner</b> (ggf. bitte konkretisieren – Anlage 1)		Konzeptionelle Mitarbeit	Umsetzungsbeteiligung	(Mit-) Finanzierung/ Eigenmittel
5.1 Öffentliche Partner (Länder, Kommunen)	1. Gemeinde Schülpl/RD	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	2. Gemeinde Jevenstedt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	3. Gemeinde Westerrönfeld	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4. Land S.-H. / Kreis RD-ECK	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.2 Private Partner	1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6. Bedeutung des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes</b>				
6.1 Erwarteter Nutzen des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg:	Durch den Bau des Radweges wird die Lücke im landes- und kreisweiten Rad- und Wanderwegenetz geschlossen. Der Bau würde sowohl den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr wesentlich attraktiver machen. Die Lücke im landes- und kreisweiten Radwegenetz würde geschlossen werden.			
6.2 Beitrag zur Stärkung und Umsetzungsförderung ausgewählter Ziele und Strategien der GEP	Verkehrliche, wirtschaftliche und touristische Ziele Lebensqualität			
6.3 Synergieeffekte zu anderen Vorhaben	keine			
<b>7. Kosten und Finanzierung</b>				
7.1 (Geschätztes) Projektvolumen 1.036.000,00 Euro ggf. konkretisieren (Anlage 2)				
7.2 Fördermittel	<input type="checkbox"/> bewilligt, Betrag: €, Programm <input checked="" type="checkbox"/> beantragt, Betrag: 60-70% , Programm GVFG <input type="checkbox"/> beabsichtigt, Betrag: €, Programm			
7.3 Öffentliche / private Aufwendungen der Projektpartner	<input type="checkbox"/> Finanzierungskonzept steht, und zwar <input type="checkbox"/> insgesamt <input checked="" type="checkbox"/> in Teilbereichen <input type="checkbox"/> Finanzierungskonzept ist noch offen			

7.4 Beteiligung des Förderfonds der GEP	Insgesamt €...ca. 300.000,00 €..... <input checked="" type="checkbox"/> in einer Summe im Wirtschaftsjahr €.....2013..... <input type="checkbox"/> € .....im Wirtschaftsjahr..... <input type="checkbox"/> €.....im Wirtschaftsjahr..... <input type="checkbox"/> €.....im Wirtschaftsjahr.....
8. Beschlusslage/ -empfehlungen	<input type="checkbox"/> Arbeitsausschuss <input type="checkbox"/> Ausschuss der Bürgermeister
9. Sonstiges	

Anlagen:      Anlage 1     Datenblatt zu den Projektpartnern  
                          Anlage 2     Projektkosten

**Hinweise:**

Antragsform:      Das Projektdatenblatt für die förmliche Bewerbung ist schriftlich und **in digitaler Form** an den  
 Arbeitsausschuss des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg  
 c/o Gemeinde Fockbek  
 Herr Rainer Hinrichs  
 Rendsburger Str. 42  
 24787 Fockbek  
 Mail: [r.hinrichs@fockbek.de](mailto:r.hinrichs@fockbek.de)  
 zu richten.



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2019/272</b>
- öffentlich -	Datum:	27.12.2019
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Antrag der SPD-Kreistagsfraktion in Bezug auf die Umsetzung der Schülerbeförderungssatzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt

### 2. Sachverhalt:

Der Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 23.12.2019 ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

### Anlage/n:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion



**Sozialdemokratische Partei Deutschland**  
 Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde

**Michael Rohwer**  
 - Kreistagsabgeordneter -

Vorsitzende des RE Ausschusses

Frau Anke Götttsch  
 per eMail: an-goettsch@gmx.de

sowie Kreisverwaltung: kirsten.weit@kreis-rd.de

Rendsburg, den 23.12.2019

## **Regionalentwicklungsausschuss - Sitzung am 29.01.2020**

Sehr geehrte Frau Götttsch, liebe Anke!

Namens der SPD-Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde stelle ich folgenden Antrag zur REA Sitzung am 29.01.2020:

### **Die Tagesordnung erhält den Punkt:**

### **Bericht der Verwaltung über die Umsetzung der Schülerbeförderungssatzung**

Mit freundlichen Grüßen

für die SPD-Kreistagsfraktion

Michael Rohwer  
 (Kreistagsabgeordneter)



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2020/278</b>
- öffentlich -	Datum:	09.01.2020
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
	Bearbeiter/in:	Breuer, Volker
<b>Dritter Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 und der Teilaufstellung der Regionalpläne für die Planungsräume I bis III (jeweils Sachthema Windenergie an Land)</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

### 2. Sachverhalt:

Am 17. Dezember 2019 hat die Landesregierung den dritten Entwurf der Teilfortschreibung des Windkapitels im Landesentwicklungsplan 2010 sowie der sachlichen Teilaufstellung der drei Regionalpläne für die Planungsräume I bis III beschlossen. Damit wurde auch ein neues Beteiligungsverfahren gestartet.

Alle relevanten Karten und Unterlagen zu den einzelnen Beteiligungsverfahren werden im Onlineportal BOB-SH zur Verfügung gestellt ([www.bolapla-sh.de](http://www.bolapla-sh.de)). Dort können ab dem 13. Januar 2020 auch Stellungnahmen abgegeben werden.

Nach Abwägung aller objektiven Kriterien enthalten die dritten Planentwürfe 341 Vorranggebiete für Windenergie auf insgesamt rund 2,0 % der Landesfläche.

Die Landesregierung hat nach Abschluss der zweiten Anhörung die Windenergie-Regionalplanung erneut auf den Prüfstand gestellt. Dies betrifft insbesondere das gesamträumliche Plankonzept mit dem Kriterienkatalog für die Ausweisung der Vorranggebiete und dem Repowering-Konzept. Grundsätzliche Leitlinie der Landesregierung war dabei der gesteuerte weitere Ausbau der Windenergie als Wirtschaftsfaktor und Baustein der Energiewende unter Berücksichtigung der Schutzzwecke.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum zweiten Planentwurf erbrachte rd. 5.200 Stellungnahmen. Anhand der Auswertung der Stellungnahmen hat die Landesregierung entschieden, einen dritten Planentwurf aufzustellen. Damit wird die Anforderung des OVG Schleswig umgesetzt, wonach Planänderungen zwingend eine weitere Anhörung zur Folge haben.

Für den dritten Planentwurf wurden

- Datenkorrekturen (z. B. das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein von Wohnbebauung, Biotopen oder Großvogelhorsten) eingepflegt;
- der Kriterienkatalog erneut überprüft und in Teilen angepasst (im Detail nachzulesen im Kapitel 2.7 des gesamträumlichen Plankonzeptes, S. 83 ff.);
- das sonstige Plankonzept erneut überprüft und in Teilen angepasst;
- die Abwägungsentscheidungen zu neuen Potenzialflächen unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und des angepassten Kriterienkatalogs aktualisiert.

An den Zielen und Grundsatzentscheidungen zum zweiten Planentwurf wird ansonsten festgehalten.

Sofern relevant, wurden Stellungnahmen in die Abwägungsentscheidungen zum dritten Planentwurf einbezogen. Sofern Stellungnahmen zu Änderungen des Planentwurfs führen, wird dies ausdrücklich auch in den Datenblättern der betroffenen Flächen erläutert. Die Bewertung von Stellungnahmen, die nicht zu Änderungen des Planentwurfs führen, erfolgt in der Regel nur in den Synopsen.

[https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Windenergieflaechen/documents/pdf\\_Synopse\\_LEP\\_zweiterPlanentwurf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Windenergieflaechen/documents/pdf_Synopse_LEP_zweiterPlanentwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=4)  
(Synopse Stellungnahmen Anhörung LEP 2. Entwurf)

[https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Windenergieflaechen/documents/pdf\\_Synopse\\_RPII\\_zweiterPlanentwurf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Windenergieflaechen/documents/pdf_Synopse_RPII_zweiterPlanentwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=5)  
(Synopse Stellungnahmen Anhörung Regionalplan II 2. Entwurf)

Die Stellungnahme des Kreises Rendsburg-Eckernförde zum zweiten Planentwurf befindet sich zusammen mit der hierzu vorgenommenen Abwägung der Landesplanung u. a. in der Synopse zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans auf den Seiten 721 bis 730 sowie in der Synopse zur Teilaufstellung des Regionalplans II auf den Seiten 2.045 bis 2.103.

Sämtliche Planunterlagen und Anhörungsdokumente wurden entsprechend aktualisiert. Im dritten Planentwurf wird zu 967 Windenergie-Potenzialflächen eine Abwägungsentscheidung getroffen und in Datenblättern dokumentiert. Gegenüber dem zweiten Planentwurf sind rd. 2.300 ha Vorranggebiete weggefallen und rd. 3.300 ha neu hinzugekommen.

Auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde übertragen bedeutet das, dass sich die Zahl der geplanten Vorranggebiete – einschließlich Repowering – von ursprünglich 71 (1. Entwurf) und 59 (2. Entwurf) auf 56 im 3. Entwurf verringert hat. Die Differenz ergibt sich aus einem Zusammenlegen von angrenzenden Vorranggebieten zu einem (Beispiel Quarnbek; PR2\_RDE\_056), der Streichung von Vorranggebieten aus dem 2. Entwurf (Beispiel Sehestedt; PR\_RDE\_039) und der Aufnahme neuer Vorranggebiete (Beispiel Padenstedt; PR\_RDE\_317).

Die Beanspruchung einer Gesamtfläche für Vorranggebiete entwickelt sich von ursprünglich 4.672,7 ha (1. Entwurf) über 3.563,5 ha (2. Entwurf) auf jetzt 3.908,2 ha. Dies entspricht einem Flächenanteil von 1,8 % der Kreisfläche.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat durch Veröffentlichung im Kreisblatt Nr. 36 vom 04.12.2019 die öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Zeitraum vom 13.01.2020 bis zum 13.02.2020 bekannt gemacht.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

Die Landesregierung verfolgt im Rahmen eines gesamträumlichen Konzeptes die Absicht, die Windenergienutzung im Sinne der Energiewende und der klimapolitischen Perspektiven aber gleichermaßen auch unter Wahrung der Interessen der Bevölkerung und der Erhaltung von Natur und Landschaft voranzutreiben.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

**Anlage/n:**

Bekanntmachung zur Einleitung des Beteiligungsverfahrens  
tabellarische Übersicht der im dritten Entwurf ausgewiesenen Vorranggebiete im  
Kreis Rendsburg-Eckernförde

**Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010  
und Teilaufstellung der Regionalpläne (Sachthema Windenergie an Land)  
für die Planungsräume I bis III  
Beteiligungsverfahren zum dritten Entwurf**

**Runderlass des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume  
und Integration des Landes Schleswig-Holstein  
- Landesplanungsbehörde -  
vom 17.12.2019 - IV 63 - Az. 68309/2019**

An

die Öffentlichkeit und alle in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen (Beteiligte)  
im Sinne des § 5 Absatz 5 Landesplanungsgesetz (LaplaG)

Die Landesregierung hat im Jahr 2015 die Verfahren zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010) und zur Teilaufstellung der Regionalpläne (jeweils zu dem Sachthema Windenergie an Land) für die Planungsräume I bis III eingeleitet. Nach Auswertung des in der Zeit vom 04. September 2018 bis zum 03. Januar 2019 durchgeführten förmlichen Beteiligungsverfahrens zum zweiten Entwurf der Teilfortschreibung des LEP 2010 und den Teilaufstellungen der Regionalpläne I bis III hat die Landesregierung am 17. Dezember 2019 den dritten Entwurf der Teilfortschreibung des LEP 2010 sowie der Teilaufstellungen der Regionalpläne I bis III gebilligt und die Einleitung des förmlichen Beteiligungsverfahrens zum dritten Entwurf beschlossen.

Im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens erhalten die Öffentlichkeit und die Beteiligten gemäß § 5 Absatz 5 LaplaG in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Januar 2014 (GVObI. Schl.-H. S. 8), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Landesplanungsgesetzes vom 20. Mai 2019 (GVObI. Schl.-H. S. 98), und § 9 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) in der Fassung vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 15 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808), frühzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme.

Das Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Absatz 5 bis 9 LaplaG zu dem dritten Entwurf der Raumordnungspläne beginnt für die Beteiligten und die Öffentlichkeit am 13. Januar 2020 und endet am 13. März 2020.

Die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 gilt landesweit für Schleswig-Holstein.

Die Teilaufstellung der Regionalpläne umfasst:

**Planungsraum I**

Kreisfreie Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg,

**Planungsraum II**

Kreisfreie Städte Kiel und Neumünster, Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde,

**Planungsraum III**

Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreise Dithmarschen, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Segeberg, Steinburg und Stormarn.

Die Planunterlagen umfassen:

- Entwürfe der Rechtsverordnungen zur Teilfortschreibung des LEP 2010, Kapitel 3.5.2, und der Teilaufstellung der Regionalpläne für die Planungsräume I (Kapitel 5.8), II (Kapitel 5.7) und III (Kapitel 5.7) (jeweils Sachthema Windenergie an Land),
- Dritter Entwurf der Teilfortschreibung des LEP 2010, Kapitel 3.5.2 (Sachthema Windenergie an Land) inkl. Begründung,
- Dritter Entwurf der Teilaufstellungen der Regionalpläne für die Planungsräume I (Kapitel 5.8), II (Kapitel 5.7) und III (Kapitel 5.7) (jeweils Sachthema Windenergie an Land) und jeweils inkl. Begründung,
- Umweltberichte zum dritten Entwurf der Teilfortschreibung des LEP 2010 und der Teilaufstellung der Regionalpläne für die Planungsräume I bis III (Sachthema Windenergie an Land) nebst FFH-Verträglichkeitsprüfungen zu besonderen Schutzgebieten.

Die Umweltberichte enthalten Umweltprüfungen gemäß § 8 ROG. Es werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung der Änderungen der Raumordnungspläne auf die Umwelt haben können, erfasst, beschrieben und bewertet. Betrachtet werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der geplanten Änderungen der Raumordnungspläne auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfungen beziehen sich auf die in dem Planentwurf ausgewiesenen Vorranggebiete, die ganz oder teilweise im Umgebungsbereich von 300 bis 1.200 Meter um solche EU-Vogelschutzgebiete liegen, in denen windkraftsensible Vogelarten Bestandteil der Erhaltungsziele sind, und ermitteln mögliche Beeinträchtigungen.

- Karten der Planungsräume I bis III zu dem dritten Entwurf der Teilaufstellung der Regionalpläne (Sachthema Windenergie an Land),
- Gesamträumliches Plankonzept nebst Bewertungsschlüssel,
- Datenblätter der Abwägungsbereiche für die Windenergienutzung.

Die Planunterlagen werden durch die Landesplanungsbehörde im Internet unter der Adresse [www.schleswig-holstein.de/windenergiebeteiligung](http://www.schleswig-holstein.de/windenergiebeteiligung) in der Zeit vom 17. Dezember 2019 bis zum 13. März 2020 (einschließlich) bereitgestellt. Stellungnahmen können in schriftlicher oder elektronischer Form abgegeben werden. Das Beteiligungsverfahren zu dem dritten Entwurf wird auch als internetgestütztes Online-Beteiligungsverfahren in der Zeit vom 13. Januar 2020 bis zum 13. März 2020 (einschließlich) durchgeführt. Es ist ausdrücklich erwünscht, für Stellungnahmen das zur Verfügung stehende Online-Beteiligungsportal unter der Adresse [www.schleswig-holstein.de/windenergiebeteiligung](http://www.schleswig-holstein.de/windenergiebeteiligung) zu nutzen.

Stellungnahmen können innerhalb der Beteiligungsfrist zudem per E-Mail an [windenergiebeteiligung@im.landsh.de](mailto:windenergiebeteiligung@im.landsh.de) oder per Post an die Adresse

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration  
des Landes Schleswig-Holstein  
Abteilung Landesplanung und ländliche Räume  
Düsternbrooker Weg 92  
24105 Kiel

gesendet werden.

Alle abgegebenen Stellungnahmen werden elektronisch verarbeitet. Hinweise zum Datenschutz können bei den auslegenden Stellen sowie im Online-Beteiligungsportal eingesehen werden.

Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können unberücksichtigt bleiben.

Die Auslegung der Unterlagen nach § 5 Absatz 8 und 9 LaplaG i.V.m. § 9 Absatz 2 ROG erfolgt bei den Kreisen und kreisfreien Städten für die Dauer von einem Monat innerhalb des Zeitraums vom 13. Januar 2020 bis zum 13. März 2020 unabhängig von der Bereitstellung im Internet. Ort und Zeit der Auslegung werden mindestens eine Woche vor Beginn örtlich bekanntgemacht.

Weitere Informationen zum Aufstellungsverfahren sowie die synoptische Aufbereitung der zu dem zweiten Planentwurf fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen finden Sie unter: [www.schleswig-holstein.de/windenergie](http://www.schleswig-holstein.de/windenergie). Der Landesplanungsbehörde liegen umweltbezogene Stellungnahmen und Fachgutachten von Privaten, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zu den Auswirkungen der Planung auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter, sonstige Sachgüter und zu den Energiezielen vor.

Gez. Hans-Joachim Grote  
Innenminister

	Code		Gemeinde 1	Gemeinde 2	Gemeinde 3	Amt / Ämter	Größe (ha) Kreis RD-ECK
1	PR2_RDE_	007	Waabs			Schlei-Ostsee	36,5
2	PR2_RDE_	009	Loose	Rieseby		Schlei-Ostsee	100,8
3	PR2_RDE_	012	Loose	Waabs		Schlei-Ostsee	165,2
4	PR2_RDE_	013	Rieseby			Schlei-Ostsee	5,7
5	PR2_RDE_	025	Altenhof	Holtsee		Schlei-Ostsee, Hüttener Berge	161,6
6	PR2_RDE_	026	Gettorf	Osdorf		Dänischer Wohld	16,0
7	PR2_RDE_	029	Owschlag			Hüttener Berge	81,2
8	PR2_RDE_	033	Tüttendorf	Felm		Dänischer Wohld	119,6
9	PR2_RDE_	034	Holtsee	Lindau	Neudorf-Bornstein	Hüttener Berge, Dänischer Wohld	56,0
10	PR2_RDE_	035	Holtsee			Hüttener Berge	71,6
11	PR2_RDE_	038	Owschlag			Hüttener Berge	56,7
12	PR2_RDE_	040	Neuwittenbek	Tüttendorf		Dänischer Wohld	42,9
13	PR2_RDE_	042	Holtsee	Lindau		Hüttener Berge, Dänischer Wohld	88,9
14	PR2_RDE_	046	Bovenau			Eiderkanal	151,8
15	PR2_RDE_	056	Quarnbek			Achterwehr	42,5
16	PR2_RDE_	060	Bredenbek	Haßmoor		Achterwehr, Eiderkanal	85,7
17	PR2_RDE_	061	Bredenbek	Haßmoor		Achterwehr, Eiderkanal	19,8
18	PR2_RDE_	064	Hohn	Elsdorf-Westermühlen	Fockbek	Hohner Harde, Fockbek	256,4
19	PR2_RDE_	067	Schülldorf			Eiderkanal	27,8
20	PR2_RDE_	068	Schülldorf			Eiderkanal	36,6
21	PR2_RDE_	074	Flintbek			Flintbek	19,3
22	PR2_RDE_	075	Elsdorf-Westermühlen	Hamdorf		Hohner Harde	88,3
23	PR2_RDE_	077	Schülp b. R.	Jevenstedt		Jevenstedt	39,8
24	PR2_RDE_	080	Bokel	Emkendorf		Nortorfer Land	111,7
25	PR2_RDE_	082	Bokel	Emkendorf		Nortorfer Land	21,6
26	PR2_RDE_	083	Bokel			Nortorfer Land	35,2
27	PR2_RDE_	086	Jevenstedt			Jevenstedt	80,5
28	PR2_RDE_	087	Jevenstedt			Jevenstedt	59,9
29	PR2_RDE_	090	Jevenstedt			Jevenstedt	31,0
30	PR2_RDE_	094	Bokel	Brammer	Ellerdorf	Nortorfer Land	98,7
31	PR2_RDE_	100	Ellerdorf	Nortorf		Nortorfer Land	20,2
32	PR2_RDE_	104	Luhnstedt	Bargstedt		Jevenstedt, Nortorfer Land	18,6

	Code		Gemeinde 1	Gemeinde 2	Gemeinde 3	Amt / Ämter	Größe (ha) Kreis RD-ECK
33	PR2_RDE_	106	Bissee	Groß Buchwald		Bordesholm	61,0
34	PR2_RDE_	114	Loop	Schönbek	Neumünster	Bordesholm, Neumünster (kreisfrei)	35,6
35	PR2_RDE_	117	Loop			Bordesholm	15,0
36	PR2_RDE_	118	Groß Buchwald	Negenharrie		Bordesholm	72,1
37	PR2_RDE_	121	Gnutz	Schülp b. N.	Timmaspe	Nortorfer Land	42,5
38	PR2_RDE_	122	Steenfeld	Hanerau-Hardemarschen	Oldenbüttel	Mittelholstein	143,2
39	PR2_RDE_	126	Gnutz	Schülp b. N.	Timmaspe	Nortorfer Land	85,9
40	PR2_RDE_	130	Krogaspe	Loop		Nortorfer Land, Bordesholm	57,7
41	PR2_RDE_	132	Gnutz			Nortorfer Land	74,9
42	PR2_RDE_	136	Remmels	Nienborstel		Mittelholstein	31,0
43	PR2_RDE_	139	Lütjenwestedt	Gokels	Seefeld	Mittelholstein	120,0
44	PR2_RDE_	140	Nienborstel	Osterstedt		Mittelholstein	45,1
45	PR2_RDE_	142	Bornholt	Beldorf	Steenfeld	Mittelholstein	118,7
46	PR2_RDE_	144	Bendorf	Thaden		Mittelholstein	238,3
47	PR2_RDE_	145	Aukrug			Mittelholstein	67,4
48	PR2_RDE_	155	Aukrug	Wasbek		Mittelholstein, Wasbek (amtsfrei)	41,0
49	PR2_RDE_	158	Bornholt	Bendorf		Mittelholstein	18,1
50	PR2_RDE_	159	Wapelfeld	Jahrsdorf	Hohenwestedt	Mittelholstein	25,5
51	PR2_RDE_	164	Padenstedt			Mittelholstein	20,9
52	PR2_RDE_	301	Gammelby	Rieseby		Schlei-Ostsee	42,2
53	PR2_RDE_	314	Aukrug	Ehndorf	Wasbek	Mittelholstein, Wasbek (amtsfrei)	171,2
54	PR2_RDE_	316	Arpsdorf	Padenstedt		Mittelholstein	100,5
55	PR2_RDE_	317	Padenstedt			Mittelholstein	31,3
56	PR3_SEG_	019	Arpsdorf	Hasenkrug	Hardebek	Mittelholstein, Bad Bramst. L.	1,0
<b>Fläche Vorranggebiete insgesamt</b>							<b>3.908,2</b>



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2019/147-003</b>
- öffentlich -	Datum:	09.01.2020
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Verwendung des Jahresüberschusses 2018 der Förde Sparkasse</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
23.04.2020	Hauptausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Beschluss erfolgt nach Beratung.

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Die Fachausschüsse werden aufgefordert, Vorschläge für die Verwendung des Jahresüberschusses 2018 zu entwickeln und dem Hauptausschuss bis zum 31. März 2020 zur abschließenden Beschlussfassung vorzulegen.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

Entfällt

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

**Anlage/n:**

Keine



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr: <b>VO/2020/281</b>
- öffentlich -	Datum: 08.01.2020
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in: Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in: Pomrehn, Ilona
<b>Bericht über die Umsetzung von öffentlichen Beschlüssen des Regionalentwicklungsausschusses</b>	
vorgesehene Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.01.2020	Regionalentwicklungsausschuss
Zuständigkeit	
Kenntnisnahme	

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**  
entfällt

**2. Sachverhalt:**  
Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

**Relevanz für den Klimaschutz:**  
entfällt

**Finanzielle Auswirkungen:**  
entfällt

**Anlage/n:**  
Bericht

**Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung**

- Stand: 08.01.2020 –

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
1	11.06.2019	Der Regionalentwicklungsausschuss bittet die Kreisverwaltung, ein Konzept zur Wohnraumentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu erstellen. Mehrere Punkte sind im Konzept aufzugreifen.	Fachdienst Regionalentwicklung		in Bearbeitung
2	25.09.2019	Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde  ➤ Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Novellierung der Förderrichtlinie zu beschließen.	Fachdienst Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen / Fachgruppe Mobilität	16.12.2019	Der Kreistag hat die Novelle zur Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde beschlossen.