

# Öffentliche Bekanntmachung

einer **Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch den 10.02.2021 um 17:00 Uhr** im Kulturzentrum Hohes Arsenal, Bürgersaal (Bürgersaal), Arsenalstraße 2-10, 24768 Rendsburg

## Hinweis:

*Aufgrund der derzeitigen Corona-Situation wird die Sitzung als Lifestream-Videokonferenz stattfinden. Dafür erhalten die Mitglieder des Regionalentwicklungsausschusses die Einwahldaten gesondert per E-Mail.*

*Die Öffentlichkeit der Sitzung wird nach § 30 a Absatz 5 der Kreisordnung durch zeitgleiche Übertragung von Bild und Ton in einen öffentlich zugänglichen Raum und durch eine Echtzeitübertragung oder vergleichbare Einbindung der Öffentlichkeit über das Internet (Streamen) hergestellt. Der Link hierfür lautet:*

<https://www.kreis-rendsborg-eckernfoerde.de/politik/digitale-sitzungen/>

*Über das Streamen kann die Sitzung des Ausschusses lediglich angesehen und angehört werden. Wortmeldungen sind nicht möglich.*

*Die Einwohnerinnen und Einwohner können wie gewohnt persönlich an der Sitzung teilnehmen (Anschrift siehe oben).*

*Auf die zwingende Einhaltung der Corona-Schutzmaßnahmen weise ich hin. Es ist während der gesamten Sitzung ein medizinischer Mund-Nasen-Schutz (FFP2/KN95/N95 oder sogenannte OP-Maske) zu tragen. Bitte halten Sie sich an den Mindestabstand von mindestens 1,50 Metern und nutzen Sie den Desinfektionsspender am Eingang!*

## **Tagesordnung:**

### Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 09.12.2020
3. Einwohnerfragestunde
4. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
5. Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der KielRegion **VO/2021/698**
6. Verkehrsverbund Region Kiel: Änderung des VRK-Vertrages und des öffentlich-rechtlichen Vertrages zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV **VO/2021/699**

- |       |   |                    |
|-------|---|--------------------|
| 7.    | Sachstand Inbetriebnahme Regionalverkehr  |                    |
| 8.    | Stellungnahme zum Zweiten Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 - Entwurf 2020 | <b>VO/2021/673</b> |
| 9.    | Sachstandsbericht Wohnraumentwicklungskonzept   |                    |
| 10.   | Zusätzliches Angebot zur Förderung kleiner und mittelständischer Unternehmen im Kreis Rendsburg-Eckernförde   |                    |
| 10.1. | Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke  | <b>VO/2021/683</b> |
| 11.   | Haushalt 2021   | <b>VO/2021/696</b> |
| 11.1. | Haushalt 2021: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zur Einrichtung von Grünen Klassenzimmern für die vier Naturparke im Kreis Rendsburg-Eckernförde    | <b>VO/2021/713</b> |
| 11.2. | Haushalt 2021: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zur Förderung des ÖPNV  | <b>VO/2021/715</b> |
| 11.3. | Haushalt 2021: Antrag der Kreistagsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SSW zur Schülerbeförderung - Bildungsticket                       | <b>VO/2021/738</b> |
| 12.   | Bericht über die Umsetzung von öffentlichen Beschlüssen des Regionalentwicklungsausschusses   | <b>VO/2021/703</b> |
| 13.   | Verschiedenes   |                    |



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>		Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/698</b>
- öffentlich -		Datum:	18.01.2021
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
<b>Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der KielRegion</b>			
vorgesehene Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich für eine Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der KielRegion aus und beauftragt die Verwaltung, mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger Gespräche über den Ausbau des SPNV in der Region aufzunehmen.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

### **2. Sachverhalt:**

Die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der KielRegion – die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, sowie die Landeshauptstadt Kiel – haben mit dem Masterplan Mobilität die Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Verkehrssektors geschaffen. In ihrer Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße und auf dem Wasser haben diese nun begonnen, die im Masterplan Mobilität formulierten Maßnahmen als „Schlüsselprojekte“ umzusetzen. Solche Schlüsselprojekte sind u.a. die Gestaltung des Regionalbusverkehrs nach den Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF), kundenorientierte Profilierung starker, attraktiver Busachsen, Ausweitung des Fahrplanangebotes im Regional- und Kieler Stadtverkehr und bedarfsgesteuerte Bedienformen wie Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) zur Flächenerschließung.

Als weiteres Schlüsselprojekt wurde im Masterplan Mobilität auch der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region formuliert. Dies mit dem Ziel eines erweiterten Regionalbahn-Systems im attraktiven Taktverkehr und mit neuen Haltepunkten. Das System soll mittelfristig das Rückgrat des ÖPNV in der KielRegion bilden, auf das Zubringerlinien und Anschlussknoten ausgerichtet werden.

Da der Ausbau der SPNV-Angebote für die Verkehrsentwicklung der Region von großer Bedeutung ist haben die drei Aufgabenträger ein gemeinsames Schreiben abgestimmt, welches als Resolution adressiert an den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus dem Land als SPNV-Aufgabenträger die Erfordernisse der Region bezüglich des SPNV-Ausbaues verdeutlichen soll.

Der Entwurf des Schreibens, welches in der Form auch in die Gremien der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön gebracht wird, ist als Anlage beigefügt.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

Der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region ist ein Schlüsselprojekt des Masterplans Mobilität. Durch die damit verbundenen Potentiale der Verkehrsverlagerung wird das CO<sub>2</sub>-Einsparpotential im Masterplan als hoch bezeichnet.

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Anlage/n:**

Entwurf Schreiben an Minister

Sehr geehrter Herr Minister,

wir bitten Sie, sich für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der dafür benötigten Infrastruktur in der KielRegion einzusetzen.

Mit dem Kampf gegen den Klimawandel und dem damit einhergehenden Handlungsdruck zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen sehen sich Politik und Verwaltungen aller Ebenen einer gewaltigen Herausforderung gegenüber. Hiervon betroffen ist auch der Verkehrssektor. Er verursacht einen erheblichen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), der maßgeblich zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Menschen beiträgt, ist deshalb Bestandteil einer zeitgemäßen Mobilitätsstrategie mit dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Auch an anderer Stelle entfaltet der ÖPNV großen Nutzen. Er trägt zur Entlastung von Engpässen im Straßennetz bei, sichert die Mobilität der nur eingeschränkt über ein KFZ verfügenden Bevölkerungsteile und wertet Standorte auf – für gewerbliche, Dienstleistungs-, Freizeit- oder Wohnfunktion. Ein verbessertes öffentliches Verkehrsangebot stärkt die Oberzentren in ihrer überörtlichen Versorgungsfunktion und trägt dazu bei, die Infrastruktur Zentraler Orte und wichtiger Achsen zu unterstützen. Mithin kommt dem ÖPNV eine bedeutende Funktion im Sinne der Daseinsvorsorge, aber auch der landes- und regionalplanerischen Ziele bzw. Grundsätze zu.

Ein Teil dieses öffentlichen Verkehrsangebotes ist schon immer der SPNV. Er stellt das leistungsstarke Grundgerüst bereit, auf das die sonstigen Verkehre ausgerichtet sind. In den letzten Jahrzehnten ist durch die Schienenverkehrspolitik des Landes in dieser Hinsicht bereits viel erreicht worden, auch für die KielRegion. Dafür möchten wir unseren Dank aussprechen.

Im Sinne o.g. Herausforderungen ist allerdings weiterer Handlungsbedarf vorhanden. Die oben dargelegte Grundfunktion des Schienenverkehrsangebotes für den gesamten öffentlichen Verkehr muss aus unserer Sicht erweitert werden, um mit den Anforderungen aus der Verkehrswende, aus geänderten Nutzungsansprüchen und aus dem erweiterten Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung Schritt halten zu können. Der heutige Stand dieser Entwicklung im Verkehrsbereich Schiene in Schleswig-Holstein ist bereits, am bestehenden Bedarf gemessen, defizitär. Die Schiene leistet nicht das, was nötig wäre, um in einem integrierten Verkehrsangebot einen systemgerechten Beitrag zu leisten. Die zeitliche Prognose sieht dementsprechend noch weniger gut aus.

Nicht umsonst werden im Entwurf zum neuen Landesentwicklungsplan eine Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in den Verdichtungsräumen, eine Ausrichtung von Schienenverkehren so, dass sie einen erheblichen Anteil des erwarteten Verkehrszuwachses und einen möglichst hohen Anteil der Pendlerverkehre übernehmen können sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Zentralen Orte als landesplanerische Grundsätze aufgeführt. Auch das Szenario „Plus 50%“ im letzten Landesweiten Nahverkehrsplanes beschreibt, welche Anstrengungen notwendig sind, um merkliche Verlagerungswirkungen vom motorisierten Individualverkehr hin zum SPNV zu bewirken.

Es gilt dabei, ebenfalls in Übereinstimmung mit den landesplanerischen Grundsätzen, sich an funktionalen, über die kommunalen Grenzen hinausgreifenden Räumen zu orientieren und in diesem Rahmen Lösungen zu finden. Folgerichtig haben unsere drei Gebietskörperschaften der KielRegion den gemeinsamen Masterplan Mobilität beschlossen. Darin sind mit Zeithorizont 2035 die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der „Verkehrswende“ festgehalten.

In ihrer Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße und auf dem Wasser haben diese nun begonnen, die im Masterplan Mobilität formulierten Maßnahmen als „Schlüsselprojekte“ umzusetzen. Solche Schlüsselprojekte sind u.a. die Gestaltung des Regionalbusverkehrs nach den Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF), kundenorientierte Profilierung starker, attraktiver Busachsen, Ausweitung des Fahrplanangebotes im Regional- und Kieler Stadtverkehr und

bedarfsgesteuerte Bedienformen wie Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) zur Flächenerschließung. Ganz wesentlich ist hierbei auch die von der Landeshauptstadt Kiel mit Nachdruck verfolgte Konzeption eines höherwertigen trassengebundenen ÖPNV-Systems.

Als weiteres Schlüsselprojekt wurde im Masterplan Mobilität auch der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region formuliert. Dies mit dem Ziel eines erweiterten RegionalBahn-Systems im attraktiven Taktverkehr und mit neuen Haltepunkten. Das System soll mittelfristig das Rückgrat des ÖPNV in der KielRegion bilden, auf das Zubringerlinien und Anschlussknoten ausgerichtet werden.

In diesem Zusammenhang nehmen wir erfreut und mit Interesse zur Kenntnis, dass auch seitens des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur im Rahmen der Initiative zum „Deutschlandtakt“ mit dem ehrgeizigen Zeithorizont 2030 der Blick auch auf den SPNV gerichtet wird und (bisher gutachterliche) Vorstellungen einer SPNV-Ausgestaltung auf regionaler Ebene entwickelt werden, die gemäß bisher vorliegender Ergebnisse in starkem Maße mit denen des Masterplans kongruent sind. Für unsere Region werden u.a. benannt (Quelle: Präsentation der Ergebnisse des dritten Gutachterentwurfes in der Akteurskonferenz am 15. Juli 2020):

- Hamburg – Flensburg/Kiel mit Halbstundentakt HH – Neumünster (– Kiel) mit Verbesserung der halbstündlichen Verteilung,
- Konzept Kiel – Lübeck mit Beschleunigung auf unter eine Stunde,
- Knoten Kiel und Lübeck mit stärkerer Ausprägung der Anschlussknoten zur vollen und halben Stunde und Ausbau der Nahverkehrsleistungen,
- Stärkung des Knotens Kiel und der zulaufenden Strecken durch ein S-Bahn-ähnliches Konzept,
- Konzept Kiel – Lübeck mit Express im 30-min-Takt, welcher in den Knoten Kiel eingebunden ist,
- Reaktivierung der Strecken Kiel – Schönberger Strand, Neumünster – Ascheberg und Rendsburg – Seemühlen,
- Zahlreiche neue Halte in der KielRegion

Von herausragender Bedeutung ist dabei aus unserer Sicht der – ebenfalls in diesen Unterlagen benannte – Grundsatz, demzufolge die Planungen einen Zielfahrplan darstellen, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und künftigen Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen. Auch das Eisenbahnbundesamt teilt auf seiner Internetseite mit Blick auf die Verwirklichung des Deutschlandtaktes mit: *„Es werden hierfür Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen.“* Zudem ist darauf zu achten, dass *„die von der Vorhabenträgerin geplante Infrastruktur hinsichtlich der Kapazität ausreichend dimensioniert ist. Hiermit wird sichergestellt, dass die Infrastruktur zukünftig einen Verkehr mit optimaler Betriebsqualität ermöglichen kann.“* In der genannten Unterlage werden dementsprechend folgende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet:

- Zweigleisige Ausbauten (Neuwittenbek bis nördlich Gettorf, Kiel-Hassee - Kiel Hbf, Ostenfeld – Kronsburg, Elmschenhagen - Schwentimental Gutenbergstraße, Kiel - Kiel Abzw. Schönberger Strand),
- Zahlreiche neue Kreuzungsbahnhöfe (u.a. Kronshagen, Schülldorf, Achterwehr, Kiel-Russee),
- Mittige Wendegleise (Eckernförde Nord, Ascheberg).

Aus unserer Sicht muss bei den erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur, die kurz- oder mittelfristig zu tätigen sind, die geforderte „Aufwärtskompatibilität“ gewährleistet sein, damit die Verwirklichung eines deutlich aufgewerteten, S-Bahn-ähnlichen Nahverkehrs zu einem späteren Zeitpunkt überhaupt ermöglicht wird. Wir betonen dies, da nach ersten uns vorliegenden Informationen die Gefahr durchaus real ist, dass für

anstehende Instandhaltungsmaßnahmen lediglich Maßnahmen, die den Status quo aufrechterhalten, vorgesehen sind. Da in ebendiesem Status quo nur sehr begrenzt noch zusätzliche SPNV-Angebote betrieblich machbar sind, sehen wir dies mit erheblicher Sorge. Als – u.E. vorbildhaftes – Gegenbeispiel führen wir hier die Straßenüberführung Winterbeker Weg in Kiel an, wo unter Beteiligung des Kieler Tiefbauamtes eine solche Aufwärtskompatibilität umgesetzt wird. Ergänzend möchten wir die aus unserer Sicht unbedingte Notwendigkeit hervorheben, bereits begonnene oder verbindlich geplante Infrastrukturprojekte im Bereich des SPNV wie beispielsweise die Arbeiten zur Streckenreaktivierung Kiel-Oppendorf – Schönberger Strand zügig durchzuführen bzw. zu beginnen. Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen.

In Anbetracht der aufgezeigten Sachlage halten wir es gesamtstrategisch für zielführend, wenn das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den SPNV zeitnah die Initiative für ein Gesamtprojekt zur Verwirklichung eines S-Bahn-ähnlichen Systems in der KielRegion ergreifen und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur in Angriff nehmen würde. Auf der Grundlage eines solchen Landesprojektes sollte das Land im Sinne der Planungsphilosophie des Projektes DeutschlandTakt zunächst darauf hinwirken, dass in den nächsten Jahren notwendige infrastrukturelle Maßnahmen zumindest so weit für eine spätere Umsetzung ausgestaltet werden, dass spätere Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen problemlos möglich sind. Für die Durchführung der Planungen wäre überdies eine enge Abstimmung mit der regionalen Ebene sehr sachdienlich, um eine möglichst optimale Koordination mit den in deren Zuständigkeit liegenden Verkehrsplanungen zu erreichen. Dies betrifft zum einen die Frage, inwieweit über die ohnehin geplanten zusätzlichen Haltepunkte hinaus noch weitere neue Bahnhöfe vorgesehen werden und an welchen Standorten diese, besonders unter dem Aspekt attraktiv gestalteter Zubringersysteme, verwirklicht werden können. Zum anderen gilt es, die Schnittstellen zum hochwertigen trassengebundenen ÖPNV-System in Kiel und mögliche zukünftige Erweiterungen in die Region zu berücksichtigen, wobei in diesem Zusammenhang auch längerfristig mögliche neue Schienenstrecken – im Abgleich mit zukünftig denkbaren Siedlungsentwicklungen – in die Überlegungen einzubeziehen sind. An dieser Stelle möchten wir betonen, dass im Falle der Schienengebundenheit eines solchen Systems dessen mögliche Weiterentwicklung zu einem RegioTram-System an der in diesem Schreiben dargelegten Problemstellung nichts ändern würde und insofern die Handlungserfordernisse unabhängig von dieser Frage zu betrachten sind.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und weitere Berücksichtigung. Gerne stehen wir für ein diesbezügliches gemeinsames Gespräch zur Abstimmung des weiteren Vorgehens zur Verfügung. Wir erwarten gerne Ihre Terminvorschläge.

Mit freundlichen Grüßen



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>		Vorlage-Nr: <b>VO/2021/699</b>
- öffentlich -		Datum: 18.01.2021
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen		Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in: Nevermann, Malte
<b>Verkehrsverbund Region Kiel: Änderung des VRK-Vertrages und des öffentlich-rechtlichen Vertrages zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
18.02.2021	Hauptausschuss	Beratung
01.03.2021	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Hauptausschuss und dieser sodann im Nachgang dem Kreistag zu empfehlen, die Verwaltung mit dem Abschluss des Änderungsvertrages des VRK-Vertrags und des Änderungsvertrages zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV zu beauftragen und das Personalbudget über die Veränderungsliste um 27.000 € aufzustocken.

2. Der Hauptausschuss beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses, dem Kreistag zu empfehlen, die Verwaltung mit dem Abschluss des Änderungsvertrages des VRK-Vertrags und des Änderungsvertrages zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV zu beauftragen und das Personalbudget über die Veränderungsliste um 27.000 € aufzustocken.

3. Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Hauptausschusses, die Verwaltung mit dem Abschluss des Änderungsvertrages des VRK-Vertrags und des Änderungsvertrages zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV zu beauftragen und das Personalbudget über die Veränderungsliste um 27.000 € aufzustocken.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

### **2. Sachverhalt:**

Mit dem VRK-Vertrag (Neufassung vom 03./13.02.2013, zuletzt geändert durch Änderungsvereinbarung vom 19.09./26.11.2018) und dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV (vom 12./29.12.2012, zuletzt geändert durch Änderungsvertrag vom 31.05./30.08.2018) besteht bereits seit vielen Jahren eine vertraglich verankerte Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwischen der Landeshauptstadt Kiel und den beiden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde.

Diese Zusammenarbeit ist für die Landeshauptstadt Kiel, den Kreis Plön und den Kreis Rendsburg-Eckernförde weiterhin von herausragender Bedeutung. Jedoch sind die Rahmenbedingungen hierfür immer wieder Änderungen unterworfen, was auch in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Anpassungen der Inhalte dieser Vertragswerke führte. Solche Veränderungsprozesse sind auch für die jüngste Vergangenheit bis in die gegenwärtige Phase hinein insbesondere im Hinblick auf die Frage der organisatorischen Struktur und die Aufgabenwahrnehmung auf Aufgabenträgerseite zu beobachten, in deren Folge die Regelungen in den benannten Verträgen nicht mehr in jeder Beziehung den realen Verhältnissen entsprechen bzw. dies in naher Zukunft erwarten lassen. Nach gemeinsamer Analyse durch die drei betroffenen Aufgabenträger können hier insbesondere folgende Punkte genannt werden:

1. In den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde erfolgte im Laufe der letzten Jahre ein Auf- bzw. Ausbau von personellen Kapazitäten und fachlichen Kompetenzen im ÖPNV-Aufgabenträger-Bereich, so dass das diesbezügliche Aufgabenportfolio in weiten Teilen in Eigenleistung bearbeitet werden kann.

2. Ebenso hat die NAH.SH GmbH als landesweite Aufgabenträgerverbund-Organisation im Bereich des „übrigen ÖPNV“, d.h. im Bereich Bus, zusätzliche Kapazitäten geschaffen, die landesweit den Aufgabenträgern im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung Unterstützung bieten und in dieser Weise zunehmend in Anspruch genommen werden; auch durch die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, ergänzend zu der vorstehend genannten Eigenleistung.

3. Verschiedene Anforderungen grundsätzlicher Natur, die mit der Änderung des rechtlichen Rahmens –insbesondere durch die Verordnung (EG) 1370/2007 und die Novellierung des PBefG –verbunden waren, wurden inzwischen in allen Gebietskörperschaften des VRK so weit umgesetzt, dass die entsprechenden Aufgabenstellungen nicht mehr in der ursprünglichen Form bzw. im ursprünglichen Umfang (Komplexität) vorhanden sind bzw. stehen diese Prozesse kurz vor dem Abschluss.

4. Ähnliches gilt für die Koordination und Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen; infolge des geltenden Rechtsrahmens hat sich der Schwerpunkt erheblich auf die Regelung diesbezüglicher Fragen unmittelbar zwischen dem bestellenden Aufgabenträger und dem entsprechenden Leistungsersteller –mit Rahmensetzung durch die Verkehrsverträge –verlagert; im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde erfolgt dies abschließend ab 01.01.2021.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich im Interesse der Vermeidung von Doppelstrukturen Verschiebungen im Aufgabenspektrum und -volumen, das dem im EBK verorteten „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ zugeordnet und in den hier in Rede stehenden Verträgen (im Falle des VRK-Vertrages im Wesentlichen nur

Anlage 8) niedergelegt ist, so dass dort eine dementsprechende Neujustierung erforderlich wird. Die Bedeutung von aufgabenträgerübergreifender Abstimmung, koordiniertem Handeln und gemeinsamem Auftreten nach Außen wird hierbei von allen Partnern weiterhin als bedeutsam anerkannt und verbleibt somit –mit weiterer Ausdifferenzierung –als wichtiger Bestandteil in diesem Aufgabenspektrum verankert. Andere Tätigkeiten, insbesondere aus den Bereichen der operativen Aufgabenträgerschaft sowie der strategischen Planung im direkten Auftrag der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, entfallen dagegen bzw. werden deutlich reduziert. Als unmittelbare Folge resultiert daraus ein verringertes anteiliges Stellenvolumen von bisher 75% auf zukünftig 25%. Der sich hieraus ergebende Spielraum bei der personellen Kapazität konnte insofern genutzt werden, als im Zuge einer erfolgten Stellenausschreibung im EBK eine entsprechende Umbesetzung dort vorgenommen werden konnte. Somit wird die Personalkapazität weiterhin optimal genutzt. Dementsprechend wird mit den Vertragsänderungen ein verändertes Aufteilungsverhältnis der Arbeitskapazität festgelegt und die Wahrnehmung gemeinsamer, übergreifender Aufgaben in Personalunion mit spezifisch der Landeshauptstadt Kiel zugeordneten Tätigkeiten explizit zugelassen. Die anteilige Mitfinanzierung durch die Kreise bleibt sichergestellt. Die Vertragspartner haben sich überdies auf eine Umbenennung in „Regionale Koordinierungsstelle ÖPNV“ verständigt, da diese sachgerechter erscheint.

Diese Vorlage wird zeitgleich in die Gremien der Landeshauptstadt Kiel sowie der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde gebracht. Die Änderungsverträge wurden im Auftrag der beteiligten Gebietskörperschaften durch den EBK erstellt und durch das Kieler Rechtsamt geprüft.

### **Relevanz für den Klimaschutz:**

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Anteiligen Kosten für die Stelle betragen für den Kreis 33.800 €, welche bisher als Sachaufwendungen veranschlagt waren. Durch die Reduzierung des jeweils hälftig durch die Gebietskörperschaften zu finanzierenden Anteils der Personal- und Sachkosten von 75% auf zukünftig 25% entsteht eine Entlastung im Teilplan 547101, Zeile 15 „Transferaufwendungen“ in Höhe von ca. 27.000 €. Diese Mittel i.H.v. 27.000 € sollen stattdessen bei den Personalaufwendungen berücksichtigt werden.

#### **Anlage/n:**

- Änderungsvertrag zum VRK-Vertrag
- Änderungsvertrag zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV

**Änderungsvertrag zum VRK-Vertrag in der Neufassung vom 03./13.02.2013, zuletzt geändert durch Änderungsvereinbarung vom 19.09./26.11.2018, rückwirkend in Kraft getreten am 01.01.2018**

In Verbindung mit Änderungen im öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV (vom 12./29.12.2012, zuletzt geändert durch Änderungsvertrag vom 31.05./30.08.2018, rückwirkend in Kraft getreten zum 01.01.2018) aufgrund von veränderten Gegebenheiten im Hinblick auf die Organisation und Aufgabenwahrnehmung im Bereich der operativen ÖPNV-Aufgabenträger-Tätigkeiten wird der „VRK“-Vertrag wie folgt geändert:

**1. Vertragstext:**

In § 9, Abs. 4, § 10 Abs. 1, 3 und 4 wird zum dort jeweils verwendeten Begriff „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ bzw. der Abkürzung „RKZ“ durch Hinzufügung einer Fußnote 1 ergänzt:

„<sup>1)</sup> Mit Wirkung vom 01.01.2021 als „Regionale ÖPNV-Koordinierungsstelle“ bezeichnet – vgl. Anlage 8“

In § 10, Abs. 5: wird „bisherigen Geschäftsstelle“ ersetzt durch „früheren VRK-Geschäftsstelle“

§ 13, Abs. 1 erhält als Ergänzung folgende Fußnote 2:

„<sup>2)</sup> In der vorliegenden Fassung in Kraft seit 01.01.2018“

**2. Anlage 2:**

In Anlage 2 „Fahrausweisangebot“ wird in der Aufzählung „Regionale Sonderangebote“ bei der Mehrfahrtenkarte Erwachsene bzw. Kind der mit Klammern versehene Zusatz „6 Fahrten“ jeweils durch „4 Fahrten“ ersetzt.

**3. Anlage 8:**

Die Anlage 8 wird mit Ausnahme des Abschnitts 3. vollständig überarbeitet und erhält folgenden Wortlaut:

**Nachfolgeregelung zu Organisation und Aufgaben der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle**

**1. Allgemein**

Mit Wirkung ab dem 01.01.2013 wurde die VRK-Geschäftsstelle in ihrer bisherigen Form aufgelöst. Sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen haben neue Voraussetzungen für eine Nachfolgeregelung gestaltet.

Mit dieser Nachfolgeregelung wird dokumentiert, dass die bisher bestehende gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen auch in Zukunft fortgesetzt wird.

**2. RKZ der Gebietskörperschaften im VRK**

Die VRK-Gebietskörperschaften haben mit Wirkung zum 01.01.2013 eine gemeinsame Einrichtung mit dem Namen „Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) geschaffen. Dieses trägt mit Wirkung zum 01.01.2021 aufgrund veränderter Aufgaben- und Organisationsstruktur die Bezeichnung „Regionale ÖPNV-Koordinierungsstelle“, die (weiterhin) bei der Landeshauptstadt Kiel angesiedelt ist. Die Aufgabenwahrnehmung kann in Personalunion mit anderen Funktionen aus dem ÖPNV-Bereich des Eigenbetriebs

Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel mit einem Stellenanteil von 25% der entsprechenden Vollzeitstelle erfolgen.

Die diesem Stellenanteil entsprechenden Sach- und Personalkosten der Koordinierungsstelle tragen ausschließlich die Gebietskörperschaften. Für die Berechnung ist die Entgeltgruppe 12 TVÖD maßgebend. Sie werden in Anlehnung an die bislang geltende Regelung zu gleichen Teilen unter den Gebietskörperschaften aufgeteilt. In diesem Rahmen erfolgt die Wahrnehmung der im nächsten Absatz dargestellten Aufgaben. Für darüber hinausgehende Aufgaben, Personalkosten und für die Sachkosten gelten die Regelungen im öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV. Sofern vereinbarungsgemäße Tätigkeiten der Koordinierungsstelle im Unternehmensinteresse Sachkosten nach sich ziehen, kann mit den Verkehrsunternehmen deren Beteiligung an der Übernahme dieser Kosten vereinbart werden.

Durch die Koordinierungsstelle werden folgende Aufgaben für die Gebietskörperschaften wahrgenommen. Die Aufgabenbearbeitung kann in bestimmten Fällen an Bedingungen, insbesondere vorherige Abstimmung und Beauftragung gebunden sein. Einzelheiten hierzu regelt Anlage 1 zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV.

#### Vertretung nach außen bzw. Wahrnehmung von gemeinsamen Belangen:

- Wahrnehmung von gemeinsamen Gebietskörperschaften-Belangen gegenüber Dritten gemäß näher bezeichneter Erläuterungen in Anlage 1 zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV,
- Mitwirkung an gemeinsamen Vertragsangelegenheiten der Gebietskörperschaften (mit Außenwirkung),
- Erarbeitung von Argumentationshilfen für politische Gremien,
- Pressearbeit für Gebietskörperschaften-Angelegenheiten bei Bedarf.

#### Finanzierungswesen:

- Ermittlung der interkommunalen Ausgleichsleistungen für exterritoriale Verkehre,
- Abrechnung gemeinsamer Aufwendungen im VRK, sofern nicht über den öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV geregelt.

#### Innenverhältnis Gebietskörperschaften:

- Sicherstellung notwendiger Abstimmungsprozesse bei aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Angelegenheiten entsprechend präzisierender Ausführungen in Anlage 1 zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV,
- Vor- und Nachbereitung von Gebietskörperschaften-Sitzungen,
- Federführende Mitwirkung an organisatorischen Weiterentwicklungen im Bereich der Gebietskörperschaften im Verbund,
- Federführende Mitwirkung an ÖPNV-bezogenen internen, mehrere Aufgabenträger betreffende Vertragsangelegenheiten.

#### Sonstiges:

- Fortschreibung des VRK-Vertrages bei Bedarf.
- Vor- und Nachbereitung der VRK-Sitzungen,
- Mitwirkung an RNVPen,
- Fachliche Begleitung von Gutachten und Studien für die Gebietskörperschaften,
- Arbeitsaufträge aus Arbeitsgruppen gem. § 10, Abs. 1 und 2 VRK-Vertrag.

### 3. Verkehrsunternehmen im VRK

Die Aufgaben mit Unternehmensbezug, die bisher durch die VRK-Geschäftsstelle wahrgenommen wurden, werden nun von den VRK-Unternehmen selbst erbracht. Ein Teil dieser Aufgaben wird an die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) oder einzelne VRK-Unternehmen untervergeben.

Die Verkehrsunternehmen sehen in den Bereichen Tarif, Erlösabrechnung und Finanzierung die Zuständigkeit weiterhin bei einer zentralen Stelle und haben diese deshalb an NSH übergeben. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Aufgaben:

- Verwaltung bestehender und neuer besonderer VRK-Tarifangebote hinsichtlich Tarifbestimmungen, Preisbildung, Vertragsverhandlungen,
- Abrechnung der besonderen VRK-Tarifangebote,
- Öffentlichkeitsarbeit für VRK-Tarifthemen.

Die Vertragsverhandlung und die Kommunikation im Zusammenhang mit dem Semesterticket Kiel liegen bei der KVG. Die Abrechnung des Semestertickets wird wiederum von der NSH durchgeführt.

Alle weiteren Aufgaben, wie z.B. Erstellung Fahrplanbuch fallen künftig in die Zuständigkeit der Arbeitsgruppe der Verkehrsunternehmen. Hierfür werden im Bedarfsfall Unterarbeitsgruppen aus Vertretern der Verkehrsunternehmen gebildet.

Bei den Aufgaben, die die NSH durchführt, handelt es sich um eine spezielle Dienstleistung für die Verkehrsunternehmen im VRK, die von diesen gesondert vergütet wird. Die Vergütung ist in einer separaten Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen geregelt.

Kiel, den  
Landeshauptstadt Kiel

.....  
Oberbürgermeister

Plön, den  
Kreis Plön

Rendsburg, den  
Kreis Rendsburg-Eckernförde

.....  
Landrätin

.....  
Landrat

Kiel, den  
Unternehmen des VRK

.....  
KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH

.....  
Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

.....  
Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

.....  
Autokraft GmbH

.....  
DB Regio AG Region Nord

**Änderungsvertrag zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV vom 12./29.12.2012, zuletzt geändert durch Änderungsvertrag vom 31.05./30.08.2018, rückwirkend in Kraft getreten zum 01.01.2018**

In Anpassung an veränderte Gegebenheiten im Hinblick auf die Organisation und Aufgabenwahrnehmung im Bereich der operativen ÖPNV-Aufgabenträger-Tätigkeiten vereinbaren die Vertragspartner die folgenden Änderungen:

**§ 1, Abs. 1, Pkt. b)** erhält folgenden Wortlaut:

„b) Aus dem Bereich der Selbstverwaltungsaufgaben: Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit ÖPNV-Aufgabenträger-Obliegenheiten entsprechend dem in Anlage 8 zum VRK-Vertrag bezeichneten Aufgabenkatalog i.V. mit den ergänzenden Präzisierungen und Bedingungen in Anlage 1 zu diesem Vertrag.“

**§ 1, Abs. 2** erhält folgenden Wortlaut:

„Die Landeshauptstadt Kiel wird die Durchführung der Aufgaben nach Abs. 1 a) organisatorisch dem Bürger- und Ordnungsamt zuordnen. Für die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages hält die Landeshauptstadt Kiel im ÖPNV-Bereich des Eigenbetriebs Beteiligungen eine so bezeichnete „regionale ÖPNV-Koordinierungsstelle“ mit angemessenem Stellenanteil vor.“

**§ 2, Abs. 2** erhält folgenden Wortlaut:

„Die Verantwortung für die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages obliegt der Landeshauptstadt Kiel unter der Maßgabe der in Anlage 1 zu diesem Vertrag bestimmten Bedingungen insbesondere im Hinblick auf im Einzelfall vorher durchzuführende Abstimmung und Beauftragung.“

**§ 3, Abs. 2** erhält folgenden Wortlaut:

„Die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages in der regionalen ÖPNV-Koordinierungsstelle erfolgt ebenfalls durch eigenes Personal der LH Kiel in Personalunion mit anderen Funktionen aus dem ÖPNV-Bereich des Eigenbetriebs Beteiligungen. Für die Finanzierung gelten § 4 Abs. 2 und § 5.“

**§ 3, Abs. 3** entfällt.

**§ 4, Abs. 2** erhält folgenden Wortlaut:

„Die Wahrnehmung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages erfolgt im Regelfalle im Rahmen des hierfür vorgesehenen Stellenanteils und ist insoweit auch bezüglich der Finanzierung in Anlage 8 zum VRK-Vertrag geregelt.“

Wird durch den Umfang der Aufträge aus diesem Aufgabenbereich ein erheblich über dem mit dieser Regelung abgegoltenen Niveau liegender Aufwand absehbar, sind die betroffenen Partner verpflichtet, Verhandlungen über das weitere Vorgehen aufzunehmen.“

**§ 4, Abs. 3, Sp. 2** erhält folgenden Wortlaut:

- „Über die anfallenden Personal- und Sachkosten, die sich für die Landeshauptstadt Kiel gemäß Abs. 2 und den darin bezeichneten Finanzierungsregelungen ergeben, erhalten die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde jeweils halbjährlich zum 30. Juni und 31. Dezember eines Jahres eine Rechnung über die sich daraus ergebenden Kostenanteile.“

§ 4, Abs. 3, Sp. 3 entfällt.

§ 5 erhält folgenden Wortlaut:

„Die Regelungen des VRK-Vertrages werden mit Blick auf die regionale ÖPNV-Koordinierungsstelle insbesondere in Anlage 8 angepasst und behalten unter dieser Maßgabe weiterhin ihre Geltung.“

Die §§ 6, 7, 8 und 9 bleiben unverändert.

Die **Anlage 1** zu diesem Vertrag wird vollständig überarbeitet und erhält folgenden Wortlaut:

### **Anlage 1 gemäß § 1 dieses Vertrages**

Die in § 3 der Landesverordnung über die Änderung von Zuständigkeitsverordnungen im Bereich des Personenbeförderungsrechts vom 11. Januar 2011 niedergelegten und somit von der Landeshauptstadt Kiel durchzuführenden Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung umfassen:

- Erteilung von Genehmigungen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 2 Abs. 1 Nrn. 3 und 4 i.V. mit § 11 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Zulassung von Ausnahmefällen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 PBefG bei den unter Sp. 1 genannten Verkehrsarten,
- Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 61 PBefG bei den unter Sp. 1 genannten Verkehrsarten,
- Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 43 Abs. 1 BOKraft für die Ausnahmen von § 26 BOKraft.

Für die von der Landeshauptstadt Kiel durchzuführenden Selbstverwaltungsaufgaben gemäß Anlage 8 zum VRK-Vertrag gelten die nachfolgend aufgeführten Präzisierungen, Regelungen und Bedingungen:

- a) Die **Wahrnehmung von gemeinsamen Gebietskörperschaften-Belangen** gegenüber Dritten einschl. Koordination/Abstimmung mit diesen erfolgt im Einzelnen im Verhältnis zu:
  - landesweiten Institutionen, insbesondere Landesregierung, NAH.SH GmbH und NSH, wie auch der KielRegion GmbH,
  - benachbarten Räumen oder Gebietskörperschaften (HVV, Kreise, Kommunen),
  - weiteren Verbänden, Gremien oder Arbeitskreisen zum Bereich SPNV und ÖPNV,
  - Planungsträgern.

Neben den durch Rechtsrahmen vorgegebenen Aufgaben wie

- Stellungnahmen zu Konzessions- und Tarifanträgen im Rahmen der Anhörung von Gebietskörperschaften und
- Stellungnahmen zu LNVP/RNVPen für die Gebietskörperschaften

umfasst dieser Bereich vom Grundsatz her alle Fragestellungen zum ÖPNV oder zu den Schnittstellen ÖPNV/SPNV bzw. ÖPNV/andere Verkehrsarten, bezüglich derer parallele Interessenlagen bzw. gemeinsame Abstimmungserfordernisse der Partner dieses Vertrages gegenüber den genannten Dritten vorhanden sind. Die Umsetzung kann durch persönliche Vertretung, abgestimmte Stellungnahmen oder Positionspapiere sowie proaktive Initiativen vorgenommen werden.

- b) Die **Sicherstellung notwendiger Abstimmungsprozesse bei aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Angelegenheiten** betrifft die folgenden Bereiche (soweit auf Aufgabenträgerebene bearbeitet):
- Netz- bzw. Linienplanung,
  - Fahrpläne und –zeiten,
  - Verknüpfungen,
  - Qualitätsanforderungen,
  - tarifliche Angelegenheiten (sofern nicht über NAH.SH-Gremien abgedeckt),
  - Technikausstattung bzw. –weiterentwicklung,
  - gemeinsame Finanzierungsfragen.
- c) Die **Mitwirkung an RNVPen, die fachliche Begleitung von Gutachten und Studien sowie die Erteilung von Arbeitsaufträgen aus Arbeitsgruppen** setzt Einzelbeauftragung unter der Maßgabe vorheriger Abstimmung zu Umfang bzw. Tiefe der Bearbeitung und erforderlichenfalls der Festlegung eines präzisen Anforderungsprofils voraus. Maßgebendes Beurteilungskriterium dabei ist der zur Verfügung stehende Spielraum hinsichtlich der Arbeitskapazität, ggf. i.V. mit der in § 4, Abs. 2, letzter Absatz dieses Vertrages getroffenen Regelung.

Kiel, den  
Landeshauptstadt Kiel

.....  
Oberbürgermeister

Plön, den  
Kreis Plön

Rendsburg, den  
Kreis Rendsburg-Eckernförde

.....  
Landrätin

.....  
Landrat



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/673</b>
- öffentlich -	Datum:	18.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
	Bearbeiter/in:	Breuer, Volker
<b>Stellungnahme zum Zweiten Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 - Entwurf 2020</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
15.02.2021	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt dem Kreistag zu empfehlen, die in der Vorlage beigefügte Stellungnahme zum Zweiten Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 – Entwurf 2020 – zu beschließen.
2. Der Kreistag beschließt die beigefügte Stellungnahme zum Zweiten Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 – Entwurf 2020.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

entfällt

### **2. Sachverhalt:**

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 09.12.2020 wurde zuletzt über den Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans berichtet.

Am 24.11.2020 hat die Landesregierung dem Zweiten Entwurf über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 zugestimmt. Vom 08.12.2020 bis einschließlich 22.02.2021 findet das Beteiligungsverfahren zu diesem Entwurf statt.

Das zweite Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 beschränkt sich auf die Änderungen gegenüber dem Ersten Entwurf über die Fortschreibung, den die Landesregierung im Dezember 2018 vorgelegt hatte. Der Beteiligungszeitraum ist gemäß § 9 Absatz 3 Raumordnungsgesetz

kürzer als bei der vorherigen Beteiligung.

Die Amtliche Bekanntmachung zur Einleitung des zweiten Beteiligungsverfahrens (Anlage) wurde am 30.11.2020 im Amtsblatt Schleswig-Holstein veröffentlicht und enthält alle wichtigen Informationen zum Beteiligungsverfahren.

Die Landesplanungsbehörde hat außerdem festgelegt, dass beim zweiten Beteiligungsverfahren § 5a Landesplanungsgesetz zur Anwendung kommt. Das bedeutet, dass die Auslegung der Unterlagen bei den Kreisen und kreisfreien Städten entfällt und durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf der Internetseite [www.bolapla-sh.de/plan/lep-02](http://www.bolapla-sh.de/plan/lep-02) ersetzt wird. Als weitere Zugangsmöglichkeit werden die Unterlagen in Kiel im Ministerium zur Einsichtnahme nach vorheriger Anmeldung bereitgehalten.

Der Zweite Entwurf über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 umfasst folgende Planunterlagen:

- den Zweiten Entwurf (2020) der Landesverordnung (LEP-VO),
- den Zweiten Entwurf (2020) des Textes (Teile A und B),
- den Zweiten Entwurf (2020) der Hauptkarte (Teil C) und
- den Zweiten Entwurf (2020) des Umweltberichtes (Teil D).

Da nur zu den Änderungen gegenüber dem Ersten Entwurf Stellung genommen werden kann, sind diese in allen Texten im Änderungsmodus kenntlich gemacht. Darüber hinaus steht als erläuternde Unterlage eine Änderungsübersicht zur Verfügung, aus der alle Änderungen im Text (Teile A und B) und in der Hauptkarte (Teil C) zu entnehmen sind.

Alle Stellungnahmen, die im ersten Beteiligungsverfahren (Dezember 2018 bis Mai 2019) abgegeben worden sind, wurden von der Landesplanungsbehörde in eine Synopse übernommen. Dabei wurden die Stellungnahmen auf die verschiedenen Kapitel des Landesentwicklungsplans aufgeteilt. Anschließend wurden alle Stellungnahmen ausgewertet und abgewogen. Die Synopse, die aus mehreren umfangreichen Tabellen besteht, ist ebenfalls in BOB-SH zu finden. Welche Anregungen zu Änderungen geführt haben, kann beispielsweise über die Suchfunktion und die Eingabe des Kreisnamens ermittelt werden.

Hinweise und Anregungen der Fachbehörden wurden in den anliegenden verwaltungsseitigen Entwurf einer Stellungnahme des Kreises Rendsburg-Eckernförde aufgenommen und eingearbeitet.

#### Weiteres Verfahren

Alle im zweiten Beteiligungsverfahren fristgerecht abgegebenen Stellungnahmen, auch solche, die per E-Mail oder Post eingehen, werden von der Landesplanungsbehörde wieder in das Online-Beteiligungsportal BOB-SH übernommen. Danach werden die Stellungnahmen ausgewertet und abgewogen. Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans wird anschließend nochmals innerhalb der Landesregierung abgestimmt. Nach Zustimmung des Landtags und nach Beteiligung des Landesplanungsrates kann sie von der Landesregierung endgültig beschlossen werden. Sie tritt in Kraft, wenn die Landesverordnung über die Fortschreibung im Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein veröffentlicht worden ist. Dies wird nach Aussage des Ministeriums voraussichtlich im Herbst 2021 sein.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

Die Raumordnung kann zum Klimaschutz beitragen, indem sie an den räumlichen Voraussetzungen der Energienutzungskette von der Erzeugung über den Transport bis hin zum Endverbrauch ansetzt. Ein wesentlicher Ansatz zur Erreichung der Klimaschutzziele Schleswig-Holsteins ist eine langfristige Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energieträger. Weitere Beiträge der Raumordnung zum Klimaschutz sind die konsequente planerische Unterstützung einer dem Leitbild der dezentralen Konzentration entsprechenden energiesparenden und verkehrsvermeidenden Siedlungsstruktur und -entwicklung.

[zitiert aus: Fortschreibung LEP, Entwurf 2020, Kapitel Klimaschutz und Klimaanpassung]

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

**Anlage/n:**

Amtliche Bekanntmachung vom 30.11.2021  
Stellungnahme zum 2. Entwurf

## **Stellungnahme zum Zweiten Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 Entwurf 2020**

### Grundsätzliches

Nach Auffassung Klimaschutzmanagements kennzeichnet sich der Landesentwicklungsplan bereits im 1. Entwurf dadurch aus, dass er sich den großen Herausforderungen des kommenden Jahrzehnts durchaus bewusst wird. Die große gesellschaftliche Transformation, die u. a. durch den Demographischen Wandel, die Digitalisierung und durch den Klimawandel ausgelöst wird, wird inhaltlich durchaus gewürdigt.

Leider wird dagegen auch im 2. Entwurf an diesen Stellen darauf verzichtet, mit konkreten Zielen diesen Herausforderungen gerecht zu werden. Alle wichtigen für die Transformation notwendigen Werkzeuge, wurden nur als abzuwägende Grundsätze eingebaut. Ziele fehlen hier fast grundsätzlich.

Besonders auffällig wird dieses beim Verkehr (Kapitel 4.3). In den für die Erreichung der Klimaschutzziele notwendigen Bereichen Schienenverkehr, ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr gibt es keine Ziele, die nicht durch andere Verträge (z. B. Deutsch-Dänischer Staatsvertrag) ohnehin vorgeschrieben sind. Einzig beim Straßenverkehr und dem Seeverkehr werden zahlreiche konkrete Ziele zum Ausbau festgeschrieben.

Teil A, I. Schleswig-Holstein – Zukunft flexibel, gemeinsam und nachhaltig gestalten  
Flächennutzung nachhaltig gestalten – Flächeninanspruchnahme reduzieren, S. 16ff.

Eine Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen in Schleswig-Holstein auf unter 1,3 Hektar pro Tag bis 2030 wird durch die gegenwärtig angewandten Instrumente und Maßnahmen nicht zu erreichen sein. Trotz des bereits seit Jahren bundesrechtlich geltenden Vorrangs einer Innen- vor einer Außenentwicklung (§ 1 Absatz 5 Satz 3 BauGB) findet dieser Grundsatz in der gebauten Wirklichkeit durch eine ungebremste Inanspruchnahme vorwiegend unbebauter Flächen keine Entsprechung.

Die auf den Seiten 17ff. aufgelisteten Instrumente und Maßnahmen greifen in der praktischen Anwendung nicht in dem gebotenen Maße und lassen auch mit ergänzenden Förderprogrammen oder einer verbesserten Information und Kommunikation kaum messbare Effekte erwarten.

Der Flächenverbrauch im Kreis Rendsburg-Eckernförde konzentriert sich im suburbanen Raum. So wirken steigender individueller Wohnflächenanspruch oder das Bodenpreisgefälle zwischen Stadt und Land weiter gegen das postulierte Ziel einer deutlichen Senkung der Flächeninanspruchnahme.

Es wird daher angeregt, das Thema des Flächenverbrauchs zielgerichteter und mit konkreteren Vorgaben zu verfolgen. Andernfalls verbliebe eine Willenserklärung, jedoch keine Steuerung.

Teil B, 1 Vernetzung und Kooperation, B zu 5, S. 44

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist nicht mit der LH Kiel und dem Kreis Plön in der KielRegion zusammengeschlossen. Der Begriff Zusammenschluss kann eine organisatorische oder administrative Verbindung suggerieren, die so nicht zutrifft. Vielmehr arbeitet der Kreis Rendsburg-Eckernförde partnerschaftlich mit der KielRegion an gemeinsamen Themen. Es wird um Überarbeitung der Formulierung gebeten.

2.1 Küstenmeer, 2 G, S. 48 u. B zu 2, S. 50

Die Anpassung an den Klimawandel wird im Entwurf als erforderlich angemerkt: „Diese Strategien sollen von den Gemeinden interkommunal unter Einbeziehung der relevanten Fachplanungen erarbeitet werden.“

Das Klimaschutzmanagement weist darauf hin, dass dennoch die Chance verpasst wird, die Aufstellung regionaler Anpassungsstrategien als Ziel zu einer Verbindlichkeit zu erklären. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat im Übrigen die Forderung, eine regionale Anpassungsstrategie zu erarbeiten, bereits erfüllt.

2.4 Stadt- und Umlandbereiche im ländlichen Raum, B zu 4, S. 59

Die Straßenverkehrsbehörde ist hinsichtlich der Ziele des Landesentwicklungsplans nur indirekt betroffen. Die Planung der Verkehrswege obliegt den Trägern der Straßenbaulast. Die Planungen werden durch die Straßenverkehrsbehörde aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht begleitet. Allerdings arbeitet die Straßenverkehrsbehörde stetig daran, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu verbessern.

2.5 Landesentwicklungsachsen, 2 G, B zu 1 u B zu 2, S. 60ff.

Im 2. Entwurf wird der Begriff „gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung“ aus dem 1. Entwurf ersetzt durch „überregionale Standorte für Gewerbegebiete“.

Wenn es bereits einer näheren Definition der vormaligen Beschreibung ermangelte, wirkt jetzt das ausschließliche Adjektiv „überregional“ nur noch unscharf. Adjektive wie „regional“ oder „überregional“ stellen nur noch auf eine Lage ab, jedoch keine Qualitäten dar.

An mehreren Stellen im 2. Entwurf wird dagegen – im Gegensatz zum Gewerbe – an der bisherigen Umschreibung festgehalten (z. B. regional bedeutsame großflächige Einzelhandelsbetriebe, S. 115; Häfen mit überregionaler Bedeutung, S. 136; regional bedeutsamer Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee, S. 142; Schienenwege mit überregionaler Bedeutung, S. 160 usw.).

Es wird daher darum gebeten, auf eine durchgehend einheitliche Begriffswahl zu achten und die unbestimmte und ausschließliche Verortung von Gewerbestandorten – zumindest – durch die vormalige Umschreibung aus dem 1. Entwurf auszutauschen. Alternativ wird auf die Definition aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEFEK) des Planungsdialogs verwiesen. Spätestens auf Ebene des Regionalplans sollten Präzisierungen vorgenommen werden, um in überregional, regional und lokal bedeutsame (Gewerbe-)Standorte differenzieren zu können.

### 3.6.1 Wohnungsbauentwicklung in den Gemeinden, 3 Z, S. 83f.

Trotz eines zeitlichen Abstandes von knapp drei Jahren zwischen den beiden Entwürfen wird im 2. Entwurf noch die vormalige Stichtagsregelung („Wohnungsbestand am 31.12.2017“) verwandt. Da bereits vor der endgültigen Fertigstellung der Fortschreibung Änderungen im Landesentwicklungsplan bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen berücksichtigt werden, um in Aufstellung befindliche Ziele zu sichern, wird auf eine mögliche Schlechterstellung einzelner an den Siedlungsrahmen gebundenen Gemeinden im ländlichen Raum hingewiesen, indem in der Zwischenzeit bauliche Nachverdichtungen erfolgt oder Entwicklungsplanungen auf den Weg gebracht worden sind.

Die Ergänzung im Zusammenhang mit einer geminderten Anrechnung von Wohneinheiten u. a. in Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen werden zur Kenntnis genommen, aber als zu geringer Anreiz angesehen. In der Mehrzahl der ländlichen Gemeinden, für die der Siedlungsrahmen von Bedeutung ist, stellen der Bau und die Planung von Einfamilienhäusern die vorherrschende, teilweise die ausschließliche Bauform dar. Abgesehen von der erhöhten Flächeninanspruchnahme im Vergleich zu anderen Bauformen sollten stärkere Anreize für eine bedarfsgerechte Wohnbebauung im ländlichen Raum entwickelt werden.

### 3.6.1 Wohnungsbauentwicklung in den Gemeinden, S. 83ff.

Aus Sicht des Demografiebeauftragten offenbart sich im Kreis Rendsburg-Eckernförde eine massive Diskrepanz zwischen Bedarf und Nachfrage nach Wohnraum. Während der demografisch bedingte Mehrbedarf künftig überwiegend durch kleinere Wohneinheiten im Mehrfamilienhaussegment gekennzeichnet ist, lässt sich nach wie vor ein deutlicher Nachfrageüberhang nach Einfamilienhäusern feststellen. Diese sogenannte qualitative Zusatznachfrage ist u. a. auf das niedrige Zinsniveau, mehr verfügbares Eigenkapital bei Investoren und auf den Umstand zurückzuführen, dass der verfügbare Wohnraum angesichts aktueller Anforderungen nicht immer als bedarfsgerecht empfunden wird.

Die geringere Anrechnung von Wohneinheiten auf den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen, die in Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen entstehen, kann ein Anreiz bieten, auch mehr in diesem Segment zu investieren. Da der wohnbauliche Entwicklungsrahmen insbesondere aber in denjenigen Kommunen Anwendung findet, in denen das Einfamilienhaussegment ohnehin deutlich überwiegt, wird angeregt, stärkere

Anreize im Mehrfamilienhaussegment zu bieten und derartige Vorhaben beispielsweise nur zur Hälfte auf den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen anzurechnen.

### 3.7 Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie

Siehe zunächst Anmerkungen zu 2.5, S. 60ff.

Darüber hinaus bedarf es einer Präzisierung dieser Kategorie „überregionaler Standorte für Gewerbegebiete“, wenn – wie unter B zu 4 beschrieben – diese Standorte auch zur Deckung regionaler Bedarfe beitragen sollen. Es wäre hilfreich, spätestens auf Ebene des Regionalplans Kriterien zur Herleitung zu entwickeln, um eine Abgrenzung der verschiedenen einzuordnenden Gewerbestandorte vornehmen zu können. Andernfalls würden Erwartungen geweckt oder Einschränkungen befürchtet, die erst auf den Einzelfall bezogen letztlich ausgeräumt werden könnten. Hier sollte für Klarheit bereits auf der übergeordneten Ebene der Regionalplanung gesorgt werden.

### 3.9 Städtebauliche Entwicklung, 3 G, S. 94

Ausführlich wird im Teil A unter I. Flächennutzung nachhaltig gestalten – Flächeninanspruchnahme reduzieren, S. 16ff. die Bedeutung einer nachhaltigen Flächennutzung gewürdigt. Es wird klar, die Flächeninanspruchnahme muss reduziert werden.

„Eine Reduzierung des täglichen Zuwachses an Siedlungs- und Verkehrsflächen ist deshalb erklärtes Ziel einer nachhaltigen Landesentwicklung für Schleswig-Holstein.“

Aber die Chance die Flächenversiegelung auf 1,3 Hektar bis 2030 zu reduzieren, als verbindliches Ziel festzulegen, wurde verpasst (Klimaschutzagentur).

### 4.5.2 Solarenergie

Die Planung und Errichtung von Solar-Freiflächenanlagen erfolgte bislang im Kreis Rendsburg-Eckernförde in der Regel an Autobahnen und Schienenwegen auf unversiegelten und abgesehen von den angrenzenden Verkehrsstrassen unvorbelasteten und unversiegelten Flächen. Die Planung von Solar-Freiflächenanlagen konzentriert sich auch weiterhin auf Flächen entlang von Verkehrsstrassen, aber inzwischen auch unabhängig von einer staatlichen Förderung (EEG) auf beliebige unversiegelte Arealen im übrigen Außenbereich.

Die Inanspruchnahme von bislang unbelasteten Landschaftsteilen wie im 2. Entwurf formuliert hat als Soll-Bestimmung nur einen Appellcharakter ohne Durchsetzungskraft. „Ausreichend große Landschaftsfenster bei Anlagen von mehr als 1.000 Metern Gesamtlänge“ oder „Überlastung durch zu große Agglomerationen“ sind weitere nicht näher bestimmte Worthülsen ohne konkrete Überschreitungsschwellen, die in der Planungs- und Beratungspraxis nicht weiterhelfen.

Die unter Z 3, S. 161 aufgelisteten Ausschlusskriterien lassen zusammen mit den unter B zu Z 3 angeführten gesetzlichen Restriktionen für raumbedeutsame Solar-

Freiflächenanlagen noch zu viele Freiräume für eine ungeordnete, d. h. beliebige Ansiedlung dieser Anlagen im Außenbereich zu.

Das Land sieht in seinem Entwurf entgegen einer übergeordneten Planung explizit keine planerische, d. h. raumordnerische Steuerung vor. Stattdessen sollen Solar-Freiflächenanlagen ab einer nicht näher erklärten Größe von 20 Hektar in der Regel einem Raumordnungsverfahren unterzogen werden.

Der Absicht, eine raumordnerische Steuerung zu unterlassen, dagegen aber Einzelanlagen ab einer bestimmten Größe in einem gesonderten Verfahren zu beurteilen, wird widersprochen, da die Maßstäbe für ein derartiges Handeln im Dunkeln bleiben.

Aus denkmalfachlicher Sicht führen Photovoltaikanlagen nicht selten zu Beeinträchtigungen von Baudenkmalen (Montage von Modulen auf Dachflächen) und des geschützten Eindrucks von Kulturdenkmalen (durch Anlagen in der Umgebung von Kulturdenkmalen; alle Arten von Kulturdenkmalen, z. B. Baudenkmale, Gründenkmale, archäologische Kulturdenkmale, Denkmalbereiche).

Abhängig vom Standort, von den Abmessungen und der übrigen Gestaltung (Zelltyp, Farbgebung, Glanzeffekte, Spiegelung usw.) lassen sich häufig jedoch auch für Kulturdenkmale Lösungen finden, die Kulturdenkmale nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigen (und damit denkmalrechtlich genehmigungsfähig sind).

Nach § 12 Absatz 1 Nr. 1 DSchG bedarf die Instandsetzung, die Veränderung und die Vernichtung eines Kulturdenkmals der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. § 12 Absatz 1 Nr. 3 DSchG lautet sinngemäß: die Veränderung der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, bedarf der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde, wenn die Veränderung geeignet ist, den Eindruck des Kulturdenkmals wesentlich zu beeinträchtigen.

Ob Solarenergieanlagen geeignet sind, den Eindruck von Kulturdenkmalen wesentlich zu beeinträchtigen, oder ob Anlagen auf den Dächern von Baudenkmalen montiert werden können, kann denkmalrechtlich nur im konkreten Einzelfall festgestellt werden. Pauschale Aussagen sind nicht möglich; es können z. B. von Freiflächenanlagen nicht nur entlang von Schienenwegen vorgeschichtliche Gräber beeinträchtigt werden und nur in den seltensten Fällen kann die Schwere der Beeinträchtigung durch die Pflanzung von Gehölzen reduziert werden (weil dadurch der erforderliche Freiraum der Gräber unzulässig eingeengt werden würde und die Gräber nicht mehr zur Wirkung kommen würden).

Vor einer Konkretisierung einer Planung sollte deshalb immer möglichst frühzeitig die denkbare Betroffenheit von Kulturdenkmalen abgefragt werden.

Es wird darum gebeten, Vorstehendes in den Landesentwicklungsplan einzuarbeiten.

Nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde wurden durch den verhältnismäßig hohen Anteil an überregional bedeutsamen Verkehrswegen im Kreisgebiet

bereits diverse Solarenergie-Freiflächenanlagen, auch in bandartiger Anordnung verwirklicht. Es fehlt an Konzepten, aus denen weitere Standorte raumbedeutsamer Freiflächenanlagen entwickelt werden können.

Bei einer nach der aktuellen EEG-Novelle nun tieferen Ausdehnung von 200 m längs von Autobahnen und Schienenwegen ist sicherzustellen, dass der übrige Außenbereich frei gehalten wird. Die Standorte bestehender Windparke, die nicht innerhalb von Vorranggebieten liegen, in Solarenergie-Freiflächenanlagen umzuwidmen, ist nicht zweckmäßig, da diese Anlagen in der Regel aus Gründen des Freiraum- bzw. Artenschutzes nicht repowert werden. Die entsprechenden Kriterien gelten auch für die PV-Anlagen.

Im Widerspruch zu den Aussagen im LEP, dass siedlungsnahe Flächen bevorzugt genutzt werden sollen, steht die derzeitige Situation, indem in siedlungsferner Lage in den Gutslandschaften, Naturparken und Landschaftsschutzgebieten von Investoren Flächen zur Nutzungsänderung zugunsten von PV-Freiflächenanlagen nachgefragt werden. Diese Räume haben aufgrund ihrer landschaftlichen Voraussetzungen eine besondere Bedeutung für die Landschaft und den Artenschutz. Es ist – auch wenn die Energieversorgung von öffentlichem Interesse ist – eine Alternativenprüfung der Standorte für Solarenergie-Freiflächenanlagen – auch über die Grenzen der einzelnen Gemeinden und Ämter hinaus – vorzusehen. Hinsichtlich der Kriterien ist außerdem auf die Fachplanung des Landschaftsrahmenplans zu verweisen.

Eine touristische Entwicklung im Kreisgebiet, insbesondere in den, durch eine besondere Landschaftsausstattung und Naturerleben geprägten vier Naturparken des Kreises soll durch großflächige Solarenergie-Freiflächenanlagen nicht eingeschränkt werden.

4 G, S. 161 u. B zu 4 G, S. 166

Der Grundsatz eines Gemeindegrenzen übergreifenden Abstimmungserfordernisses kommt über einen reinen Appellcharakter nicht hinaus. Bisherige Erfahrungen mit Gemeindegrenzen übergreifenden Konzepten lassen darauf schließen, dass diese Konzepte eher als Begründung für die Herleitung und Zulassung von Einzelanlagen dienen, während sie nicht für den Ausschluss von Freiflächenanlagen an anderer Stelle herangezogen werden konnten. Gemeinden, die ggf. in derartigen Konzepten zwar überplant, aber nicht als Standorte für Freiflächenanlagen in Frage kamen, gingen keine Verpflichtungen ein, solche Aussagen mitzutragen, fechten dagegen die Konzepte eher an, wenn für sie die Ansiedlung einer Solarenergie-Freiflächenanlagen akut wird.

Darüber hinaus wurden im Kreis Rendsburg-Eckernförde bislang keine vergleichbaren Potenzialstudien für Solarenergie-Freiflächenanlagen außerhalb der Förderkulisse an Verkehrsstrassen aufgelegt.

Es wird in Ansehung der (Fehl-)Entwicklung bei der Errichtung und Planung von Windkraftanlagen (WKA), indem mit der Einführung des Privilegierungstatbestandes

auf Bundesebene, zunächst der Bau von einzelnen WKA einsetzte, um Jahre später in einer übergeordneten Regionalplanung der Versuch einer Steuerung zu unternehmen, das Land aufgefordert, bei den weniger immissionsträchtigen, aber sehr wohl für den Freiraumschutz und das Landschaftsbild beeinträchtigend wirkenden Solarenergie-Freiflächenanlagen aus den Erfahrungen der Vergangenheit zu lernen und angesichts der eng gesteckten Gemeindegebietsgrenzen in Schleswig-Holstein eine übergeordnete Landesplanung aufzusetzen.

Die Vielzahl der Einzelanfragen beim Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die seit kurzem normierte und annähernde Verdopplung der maximalen Tiefe von Solarenergie-Freiflächenanlagen an Autobahnen und Schienenwegen auf nunmehr 200 Meter lassen erkennen, welche Dynamik im Bereich der Erneuerbaren Energien und welcher Druck auf der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen besteht.

Im Übrigen wird der erklärten Absicht widersprochen, im Einzelfall Solarenergie-Freiflächenanlagen an Standorten abgebauter Windparks außerhalb von Vorranggebieten als mögliche Folgenutzung zu etablieren. Im Gegensatz zu WKA sind Solarenergie-Freiflächenanlagen gemäß § 35 Absatz 1 des Baugesetzbuchs nicht privilegiert und einer landesseitigen Begünstigung planungsrechtlich nicht zugänglich.

#### 4.6 Rohstoffsicherung

hier: Synopse der Stellungnahmen zum ersten Beteiligungsverfahren, S. 1383

Einen Ausschluss von Bodenabbau außerhalb von ausgewiesenen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten, also andernorts nicht anzustreben, „um Flexibilität für Einzelfallentscheidungen außerhalb der landesplanerischen Rohstoffgebiete zu erhalten“, wird widersprochen, da damit die landesplanerische Steuerung aufgeweicht und mögliche Konflikte im Einzelfall auf die örtliche Ebene verlagert werden.

#### 4.7.2 Entwicklungsräume und -gebiete für Tourismus und Erholung, B zu 1, S. 207

In den Entwicklungsräumen und -gebieten für Tourismus und Erholung soll gemäß LEP-Entwurf eine Erschließung und ein Ausbau von Einrichtungen für die landschaftsgebundene Erholung erfolgen. Als Gebiete mit besonderer Erholungseignung werden die Naturparke sowie Landschaftsschutzgebiete angegeben. Es sind nach Ansicht der unteren Naturschutzbehörde Kriterien zu entwickeln, wie im Biotopverbund (§ 20 BNatSchG) die Belange von Natur und Landschaft hinreichend gewichtet werden.

Die NATURA 2000 Gebiete erhalten in Verbindung mit den in § 20 Absatz 2 BNatSchG genannten Gebieten einen Schutzgebietsstatus. Da in den „allgemeinen Grundsätzen zum Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft“ im BNatSchG auch die Naturparke genannt sind, bedarf es einer Bestätigung, ob mit der Erklärung zum Naturpark das im Naturpark gelegene Natura 2000 Gebiet ein Schutzgebiet ist (Vorranggebiet im Regionalplan).

Dem Vorschlag zum verstärkten Ausbau des Radwegenetzes soll eine Prüfung der möglichen Trassen vorausgehen. Insbesondere im *Östlichen Hügelland* ist der Radwegebau mit erheblichen Eingriffen verbunden. Insoweit ist ein Hinweis auf die Eingriffsregelung im Naturschutzrecht und die im Landschaftsrahmenplan erfassten Daten zweckmäßig.

#### Teil D – Umweltbericht, 3.3.3 Arten- und Biotopschutz und Wald

Da im Hinblick auf den Klimawandel der Boden eine vorrangige Funktion als Kohlendioxidssenke einnimmt und gemäß LEP-Entwurf insbesondere Moorstandorte in ihrer klimaschützenden Funktion zu sichern sind, soll nach Ansicht der unteren Naturschutzbehörde auf die Möglichkeiten einer Nutzungsextensivierung im Rahmen der Anerkennung von Ökokonten und Ausgleichsflächen hingewiesen werden.

Im Rahmen des Insektenschutzes ist die Beeinträchtigung durch Lichtemissionen ein erheblicher Konflikt, da mit dem wachsenden Landschaftsverbrauch und Siedlungstätigkeit die Lebensräume der Tierwelt eingeschränkt werden. Das Thema insektenfreundlicher Leuchtmittel sollte in der kommunalen Planung und Erschließung von Siedlungsgebieten stärker berücksichtigt werden.

In der Gesamtwertung wird begrüßt, wenn im LEP Querverweise auf den aktuellen Landschaftsrahmenplan erfolgen, da dort die Problemstellungen des Landschaftswandels ausführlich dargestellt sind.

### **Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010**

Bekanntmachung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, - Landesplanungsbehörde -, vom 17. November 2020 – IV 60 - 7813/2020-UV -

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

#### **Beteiligungsverfahren zum zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010**

Die Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein hat im Jahr 2018 das Verfahren zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 eingeleitet (Amtsbl. Schl.-H. S. 1181). Der Landesentwicklungsplan beinhaltet als landesweiter Raumordnungsplan Festlegungen von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, die für das ganze Land Schleswig-Holstein einschließlich des Küstenmeeres oder für die räumliche Beziehung der Landesteile untereinander von Bedeutung sind.

In der Zeit vom 18. Dezember 2018 bis 31. Mai 2019 erfolgte das förmliche Beteiligungsverfahren zum ersten Entwurf der Fortschreibung. Nach Auswertung des Beteiligungsverfahrens wurde ein zweiter Entwurf erstellt. Diesen zweiten Entwurf hat die Landesregierung am 24. November 2020 gebilligt und die Einleitung des förmlichen Beteiligungsverfahrens hierzu beschlossen. Im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens erhalten die Öffentlichkeit und die Beteiligten gemäß § 5 Abs. 5 LaplaG erneut Gelegenheit zur Stellungnahme.

Das Beteiligungsverfahren zum zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 beginnt für die Beteiligten und die Öffentlichkeit am 8. Dezember 2020 und endet mit Ablauf des 22. Februar 2021.

Das Beteiligungsverfahren zum zweiten Entwurf beschränkt sich gemäß § 9 Abs. 3 Raumordnungsgesetz (ROG) auf die gegenüber dem ersten Entwurf geänderten Teile der Planunterlagen.

Die Landesplanungsbehörde legt fest, dass für das Beteiligungsverfahren nach § 9 Abs. 3 ROG und aufgrund der fortgeschrittenen Planung abweichend von den Vorschriften des LaplaG und des ROG die Absätze 2 und 3 des § 5 a LaplaG anzuwenden sind.

#### **Bereitstellung der Unterlagen zum zweiten Entwurf**

Nach § 5 a Abs. 2 LaplaG ersetzt die Landesplanungsbehörde die Auslegung der Unterlagen durch eine Veröffentlichung im Internet. Die Veröffentlichung erfolgt auf der Internetseite [www.bolapla-sh.de/plan/lep-02](http://www.bolapla-sh.de/plan/lep-02).

Zusätzlich zur Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet eröffnet die Landesplanungsbehörde andere Zugangsmöglichkeiten:

Die Planunterlagen werden digital sowie zur Einsichtnahme bei der Landesplanungsbehörde, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel, bereitgehalten. Die Einsichtnahme ist in der Zeit vom 8. Dezember 2020 bis zum 22. Februar 2021 regelmäßig von Montag bis Freitag von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr möglich. Eine vorherige Anmeldung und Terminvereinbarung unter der Telefonnummer (0431) 9 88 -18 80 ist aufgrund der Corona-Beschränkungen notwendig.

Der zweite Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 umfasst folgende Planunterlagen:

- den 2. Entwurf (2020) der Landesverordnung zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP-VO);
- den 2. Entwurf (2020) der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 (Teile A und B). Die Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf der Fortschreibung sind im Änderungsmodus dargestellt;
- den 2. Entwurf (2020) der Hauptkarte der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 (Teil C);
- den 2. Entwurf (2020) des Umweltberichts der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 (Teil D). Die Textänderungen gegenüber dem Umweltbericht zum ersten Entwurf sind im Änderungsmodus dargestellt. Der Umweltbericht enthält die Umweltprüfung gemäß § 8 ROG.

Da sich die Beteiligung zum zweiten Entwurf auf die Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans beschränkt, stellt die Landesplanungsbehörde neben den Planunterlagen noch die folgenden erläuternden Unterlagen bereit:

- eine Übersicht der Änderungen, die gegenüber dem ersten Entwurf der Fortschreibung an den Teilen A und B sowie der Hauptkarte (Teil C) vorgenommen worden sind und
- eine Zusammenstellung der Stellungnahmen, die im Beteiligungsverfahren zum ersten Entwurf der Fortschreibung eingegangen sind einschließlich ihrer Bewertung durch die Landesplanungsbehörde (Synopsis).

#### **Änderungen zum ersten Entwurf der Fortschreibung**

Der zweite Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans enthält im Vergleich zum ersten Entwurf folgende wesentliche Änderungen:

Im Teil A (Herausforderungen, Chancen und strategische Leitlinien):

Es wurde ein Textabschnitt „Flächennutzung nachhaltig gestalten – Flächeninanspruchnahme reduzieren“ ergänzt mit konkreten Maßnahmen, um das Flächensparziel zu erreichen.

Im Teil B (Grundsätze und Ziele der Raumordnung):

- Im Kapitel 3.6.1 Absatz 3 wurde der wohnbauliche Entwicklungsrahmen dahingehend geändert, dass Baufertigstellungen von Wohnungen in Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen, in Wohnheimen und durch Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden nur zu zwei Drittel angerechnet werden.
- Im Kapitel 3.10 Einzelhandel sind Klarstellungen und (redaktionelle) Anpassungen erfolgt. Wesentliche Änderungen sind beim Kongruenzgebot (Absatz 5) und beim Integrationsgebot (Absatz 6) vorgenommen worden.
- Im Kapitel 4.5.2 Solarenergie führen die Änderungen zu einer stärkeren räumlichen Steuerung der Solarenergienutzung.

Alle Änderungen in den Teilen A und B sind im zweiten Entwurf im Änderungsmodus dargestellt.

#### **Abgabe von Stellungnahmen zum zweiten Entwurf der Fortschreibung**

Stellungnahmen zum zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans können in der Zeit vom 8. Dezember 2020 bis einschließlich 22. Februar 2021 abgegeben werden.

Die Stellungnahmen sollen sich gemäß § 9 Abs. 3 ROG auf die Änderungen der Planunterlagen im Vergleich zum ersten Entwurf beziehen.

Das Beteiligungsverfahren zum zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans wird als internetgestütztes Online-Beteiligungsverfahren durchgeführt. Es ist ausdrücklich erwünscht, für Stellungnahmen das zur Verfügung stehende Online-Beteiligungsportal BOB-SH unter der Internetadresse [www.bolapla-sh.de/plan/lep-02](http://www.bolapla-sh.de/plan/lep-02) zu nutzen.

Stellungnahmen können zudem per E-Mail an [landesentwicklungsplan@im.landsh.de](mailto:landesentwicklungsplan@im.landsh.de) gesendet werden sowie per Post an die Adresse Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung Landesplanung und ländliche Räume, IV 60, Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel.

Alle abgegebenen Stellungnahmen werden elektronisch verarbeitet und in der Synopsis zum zweiten Entwurf auch anonymisiert veröffentlicht. Hinweise zum Datenschutz können im Online-Beteiligungsportal BOB-SH oder bei der Landesplanungsbehörde unter der oben genannten Adresse eingesehen werden.

Mit Ablauf der Beteiligungsfrist am 22. Februar 2021 sind nach der gesetzlichen Regelung des § 9 Abs. 2 Satz 4 ROG alle Stellungnahmen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

#### **Untersagung, Anpassungspflicht und Anwendung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens**

Seit der Einleitung des Verfahrens zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 im Jahr 2018 (Amtsbl. Schl.-H. S. 1181) gibt es in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung. Als sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind diese in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG). Auf der Grundlage von § 18 Abs. 1 LaplaG i.V.m. § 12 Abs. 2 ROG kann die Landesplanungsbehörde bis zum Abschluss der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen befristet für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren untersagen, wenn zu befürchten ist, dass die Planung oder Maßnahme die Verwirklichung der in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung unmöglich machen oder wesentlich erschweren würde.

Für Gemeinden, die keine Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind, wird der wohnbauliche Entwicklungsrahmen gemäß Kapitel 3.6.1 Absatz 3 zweiter Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 angewendet. Gemeinden in den ländlichen Räumen können danach bezogen auf ihren Wohnungsbestand am 31. Dezember 2017 zehn Prozent neue Wohnungen bauen und Gemeinden in den Ordnungsräumen 15 Prozent. Baufertigstellungen von Wohnungen in Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen, in Wohnheimen und durch Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden werden nur zu zwei Drittel angerechnet. Die Bestimmungen nach Kapitel 2.5.2 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 werden seit der Einleitung der Fortschreibung im Jahr 2018 (Amtsbl. Schl.-H. S. 1181) nicht mehr angewendet.

#### **Teilfortschreibung zum Sachthema Windenergie an Land**

Die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010 zum Kapitel 3.5.2 (Windenergie an Land) wurde von der Landesplanungsbehörde in einem eigenständigen Verfahren durchgeführt. Die Landesverordnung vom 6. Oktober 2020 zu dieser Teilfortschreibung (LEP-Teilfortschreibung-VO) ist im GVOBl. Schl.-H. S. 739 veröffentlicht worden und am 30. Oktober 2020 in Kraft getreten.



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/683</b>
- öffentlich -	Datum:	07.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

Entfällt

### 2. Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem in der Anlage beigefügten Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke vom 06.01.2021.

### Anlage/n:

Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke



DIE LINKE, KREISHAUS, 24768 RENDSBURG

An die Vorsitzende des  
Regionalentwicklungsausschusses  
des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
- Frau Anke Götttsch -

**Fraktionsvorstand**

Anissa Heinrichs  
Maximilian Reimers

**Bürgerliche Mitglieder**

Elisa Rudolf  
Petra Eichhorn-Stangl  
Arbaz Malik  
Hans-Werner Machemehl  
Lorenz Poreschke  
Sebastian Heck

Rendsburg, den 06.01.2021

Sehr geehrte Frau Götttsch,

die Fraktion der Partei DIE LINKE reicht folgenden Antrag zur Abstimmung im Regionalentwicklungsausschuss ein.

**Der Regionalentwicklungsausschuss möge beschließen:**

**Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises wird beauftragt, ein zusätzliches Angebot zur Förderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen im Kreisgebiet zu entwickeln, welches folgende Elemente umfasst:**

- 1. Beratung und initiale Unterstützung bei der Erstellung und strategischen Ausrichtung einer Unternehmens-Webseite und/oder von Social-Media-Kanälen.**
- 2. Aufbau und befristeter Betrieb eines provisionsfreien Online-Marktplatzes, der allen im Kreisgebiet ansässigen Unternehmen offensteht, um dort z.B. Waren und Dienstleistungen anzubieten und den Verkauf abzuwickeln.**

[...]

Anmerkungen:

Zu 1: Die Evaluation soll einerseits vorhandene respektive zu schaffende Potentiale der WFG in diesem Wirkungsbereich aufzeigen und andererseits eine auf Erfahrungswerten basierende Kostenschätzung für ein solches Vorhaben umfassen.

Zu 2: Vorbild kann hier z.B. das sog. „Friesennetz“ sein. Es soll zusätzlich beleuchtet werden, ob und wie der Online-Marktplatz aus der öffentlichen Hand in eine Genossenschaft - die sich aus den teilnehmenden Unternehmen zusammensetzt - überführt werden kann, die perspektivisch den Betrieb übernimmt.

Zur Begründung:

In vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen sind die personellen Ressourcen oftmals vollständig oder zu einem großen Anteil in dem operativen Geschäft gebunden. Strategische (Neu-)Entwicklungen, z.B. für digitale Marketingmaßnahmen oder digitale Verkaufskanäle, stehen in diesem Falle hintenan. Erschwerend hinzu kommt, dass für diese Unternehmen der finanzielle und personelle Aufwand durch das Fehlen von Synergieeffekten (Anschluss an Webseiten der Handelsketten) höher ist oder sie bei freien Marktplätzen schlechte Bedingungen vorfinden (Provisionen).

Gleichzeitig verändert sich das Einkaufsverhalten der Bürger\*innen erheblich. In den letzten Jahren ist das Online-Geschäft massiv angestiegen; der klassische, lokale Einzelhandel gerät dadurch zunehmend unter Druck und ist in Einzelfällen in seiner Existenz bedroht. Ebenso sind die Erwartungen vieler Kund\*innen gestiegen; während Informationen über Produktportfolio und Preisniveau im Onlinehandel innerhalb von Minuten recherchiert sind, leidet der stationäre Einzelhandel ohne geeignete Web-Präsenz an einem „Standortnachteil“.

Verschärft hat sich diese Lage in der derzeitigen Corona-Pandemie. Durch die allgemeine Stimmung, nicht notwendige Besuche in Ladenlokalen zu vermeiden und die pandemiebedingten Schließungen wurde die oben beschriebene Entwicklung verstärkt und beschleunigt.

Diese Entwicklungen kann man politisch unterschiedlich bewerten; kommunalpolitisch sollte jedoch im Vordergrund stehen, ortsansässige Unternehmen mit dieser Entwicklung nicht allein zu lassen. Gleichzeitig wächst der Anteil derjenigen Kund\*innen, die einen besonderen Fokus auf die Unterstützung des lokalen Einzelhandels legen - diese besser „abzuholen“ kann ebenfalls ein Ziel für Händler\*innen sein, sich dieses Angebotes zu bedienen.

Mit freundlichen Grüßen,

Gez.: Sebastian Heck

*BM der Fraktion DIE LINKE*



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/683-001</b>
- öffentlich -	Datum:	03.02.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Aktualisierter Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

Entfällt.

### 2. Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem in der Anlage beigefügten Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke vom 06.01.2021.

### Anlage/n:

Aktualisierter Antrag der Kreistagsfraktion Die Linke



DIE LINKE, KREISHAUS, 24768 RENDSBURG

An die Vorsitzende des  
Regionalentwicklungsausschusses  
des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
- Frau Anke Götttsch -

**Fraktionsvorstand**

Anissa Heinrichs  
Maximilian Reimers

**Bürgerliche Mitglieder**

Elisa Rudolf  
Petra Eichhorn-Stangl  
Arbaz Malik  
Hans-Werner Machemehl  
Lorenz Poreschke  
Sebastian Heck

Rendsburg, den 06.01.2021

Sehr geehrte Frau Götttsch,

die Fraktion der Partei DIE LINKE reicht folgenden Antrag zur Abstimmung im Regionalentwicklungsausschuss ein.

**Der Regionalentwicklungsausschuss möge beschließen:**

**Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises wird gebeten, ein zusätzliches Angebot zur Förderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen im Kreisgebiet zu entwickeln, welches folgende Elemente umfasst:**

- 1. Beratung und initiale Unterstützung bei der Erstellung und strategischen Ausrichtung einer Unternehmens-Webseite und/oder von Social-Media-Kanälen.**
- 2. Perspektivische Etablierung eines provisionsfreien Online-Marktplatzes, der allen im Kreisgebiet ansässigen Unternehmen offensteht, um dort z.B. Waren und Dienstleistungen anzubieten und den Verkauf abzuwickeln.**

[...]

-2-

Anmerkungen:

Zu 1: Die bereits seitens der WFG bestehenden Angebote umfassen viele Themen und Aspekte, die auch für das unter 1 gedachte Instrument relevant sind. Insofern wird der Unterstützungsbedarf für einige Unternehmer\*innen erfüllt, wenn diese an (Impuls-)Vorträgen und Workshops teilnehmen können. Sollte die WFG zur verstärkten Bewerbung dieser Angebote Mittel benötigen, sind diese Hinweise jederzeit willkommen. Gleichwohl ist mit dem unter 1 gedachten Instrument eine individuellere Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen gemeint, die u.U. aufgrund entsprechender Erwerbsbiografien und Kenntnisstände der Betreiber\*innen (und/oder der Mitarbeitenden) einen höheren Beratungsbedarf aufweisen.

Zu 2: Vorbild kann hier z.B. das sog. „Friesennetz“ sein. Seitens der WFG erging der Hinweis, dass bereits im Amt Hüttener Berge ein vergleichbares Projekt mit dem Namen „Heimatware“ vorangetrieben wird und sich derzeit in der Pilotphase befindet. Eine Skalierbarkeit ist hierbei denkbar; insofern bezieht sich Punkt 2 auf die Bitte, im REA aufzuzeigen, ob und wenn ja welchen Beitrag der Kreis hierzu zusätzlich leisten kann, um den Prozess anzuschieben respektive zu beschleunigen.

Zur Begründung:

In vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen sind die personellen Ressourcen oftmals vollständig oder zu einem großen Anteil in dem operativen Geschäft gebunden. Strategische (Neu-)Entwicklungen, z.B. für digitale Marketingmaßnahmen oder digitale Verkaufskanäle, stehen in diesem Falle hinten an. Erschwerend hinzu kommt, dass für diese Unternehmen der finanzielle und personelle Aufwand durch das Fehlen von Synergieeffekten (Anschluss an Webseiten der Handelsketten) höher ist oder sie bei freien Marktplätzen schlechte Bedingungen vorfinden (Provisionen).

Gleichzeitig verändert sich das Einkaufsverhalten der Bürger\*innen erheblich. In den letzten Jahren ist das Online-Geschäft massiv angestiegen; der klassische, lokale Einzelhandel gerät dadurch zunehmend unter Druck und ist in Einzelfällen in seiner Existenz bedroht. Ebenso sind die Erwartungen vieler Kund\*innen gestiegen; während Informationen über Produktportfolio und Preisniveau im Onlinehandel innerhalb von Minuten recherchiert sind, leidet der stationäre Einzelhandel ohne geeignete Web-Präsenz an einem „Standortnachteil“.

Verschärft hat sich diese Lage in der derzeitigen Corona-Pandemie. Durch die allgemeine Stimmung, nicht notwendige Besuche in Ladenlokalen zu vermeiden und die pandemiebedingten Schließungen wurde die oben beschriebene Entwicklung verstärkt und beschleunigt.

Diese Entwicklungen kann man politisch unterschiedlich bewerten; kommunalpolitisch sollte jedoch im Vordergrund stehen, ortsansässige Unternehmen mit dieser Entwicklung nicht allein zu lassen. Gleichzeitig wächst der Anteil derjenigen Kund\*innen, die einen besonderen Fokus auf die Unterstützung des lokalen Einzelhandels legen - diese besser „abzuholen“ kann ebenfalls ein Ziel für Händler\*innen sein, sich dieses Angebotes zu bedienen.

Mit freundlichen Grüßen,

Gez.: Sebastian Heck

*BM der Fraktion DIE LINKE*



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/696</b>
- öffentlich -	Datum:	15.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalentwicklungsausschuss stimmt dem Haushaltsentwurf 2021 zu und empfiehlt dem Kreistag, diesen zu beschließen. Änderungen oder Ergänzungen aufgrund der Beratungs- und Abstimmungsergebnisse der Sitzung werden durch die Verwaltung der Stabsstelle Finanzen zur Berücksichtigung in der Veränderungsliste für den Hauptausschuss zugeleitet.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** entfällt

### **2. Sachverhalt:**

Der Verwaltungsentwurf der Haushaltssatzung mit dem Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2021 ist den Mitgliedern des Ausschusses bereits durch die Verwaltung mit Schreiben vom 22.12.2020 übersandt worden.

Weitergehende Erläuterungen zum Haushaltsentwurf 2021 können in der Sitzung mündlich vorgetragen werden.

### **Relevanz für den Klimaschutz:** entfällt

### **Finanzielle Auswirkungen:** ja

### **Anlage/n:** keine



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/713</b>
- öffentlich -	Datum:	25.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zur Einrichtung von Grünen Klassenzimmern für die vier Naturparke im Kreis Rendsburg-Eckernförde</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 22.01.2021.

**Anlage/n:**

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 22.01.2021



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

Rendsburg, 22.01.2021

## **Antrag zum Haushalt 2021**

### **Grünes Klassenzimmer für Naturparke**

Für die vier Naturparke im Kreisgebiet sollen im Haushaltstitel Naturparke mit einer neuen Haushaltsstelle mit 50.000 € für die Einrichtung von Grünen Klassenzimmern zur Verfügung gestellt werden.

#### **Begründung:**

Das Grüne Klassenzimmer wurde als offizielles Projekt der „Weltdekade für nachhaltige Entwicklung“ der UNESCO 2008/ 2009, 2010/ 2011 und 2012/ 2013 ins Leben gerufen. Als außerschulischer Lernort sind dort die Vermittlung von Themen aus dem Natur- und Umweltschutz wesentliches Anliegen. Naturnahes Experimentieren, praktische unmittelbare Naturerfahrung durch sinnliche Wahrnehmung und Begreifen, das Entdecken und Auseinandersetzen mit Natur stehen dabei im Vordergrund. Ein Grünes Klassenzimmer bietet einen etwas anderen spannenden Unterricht, der im Freien stattfindet und dem somit in diesen Corona-Zeiten eine besondere Bedeutung zukommt.

Ob in der Lichtung in einem Wald, auf einer Streuobstwiese oder im Freien in einer Gemeinde, Grüne Klassenzimmer können an vielen Orten mit Naturbezug eingerichtet werden. Die Ausstattung reicht von schlichten Holzbänken bis zu einer einfachen Überdachung, hierfür gibt es vielfältige Beispiele.

In allen vier Naturparks besteht eine hohe Nachfrage am Unterricht im Freien. Die Corona-Pandemie hat diese Nachfrage nochmals vergrößert. Bei entsprechender Anlage und Ausstattung können Grüne Klassenzimmer auch an Firmen verpachtet oder Vereinen zur Verfügung gestellt, auch touristische Angebote dort durchgeführt werden und so die Attraktivität der Naturparke erhöhen.

Die direkte Naturerfahrung durch ein Grünes Klassenzimmer kann so den nachfolgenden Generationen, aber ebenso Urlaubern und unterschiedlichen Gruppen die Natur und ihre Schutzbedürftigkeit nahebringen.





**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/715</b>
- öffentlich -	Datum:	25.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zur Förderung des ÖPNV</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt

### 2. Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 24.01.2021.

### Anlage/n:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 24.01.2021



**Sozialdemokratische Partei Deutschland**

*Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde*

**Martin Tretbar-Endres**

*Verkehrspolitischer Sprecher*

*24. Januar 2021*

**Regionalentwicklungsausschuss am 10. Februar 2021**  
**Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zu den Haushaltsberatungen**

**Teilhaushalt 547101 ÖPNV**

**Zeile 16** (sonstige ordentliche Aufwendungen)

Erhöhung des Titels um 70.000,-€  
Masterplan Mobilität, Projektmittel, Freigabe der HH Mittel durch REA

Diese Mittel sind auch in die Haushalte 2022 und 2023 einzustellen, da die Laufzeit des Regionalen Mobilitätsmanagements mit Beschluss des REA vom 9. Dezember 2020 entsprechend verlängert wurde.

**Begründung:**

Die drei an der KielRegion GmbH beteiligten Gebietskörperschaften (LH Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde) stellen seit 2018 jeweils 70.000,-€ zur Finanzierung von Projekten des Masterplans Mobilität der Kiel Region durch das Mobilitätsmanagement bereit.

Entsprechend waren jeweils 70.000,- € in den Haushalten des Kreises von 2018, 2019 und 2020 eingestellt. Nach dem einstimmigen Beschluss des REA vom 9. Dezember 2020 zur Fortsetzung des Regionalen Mobilitätsmanagements sind die 70.000,-€ erneut einzustellen.

Gez. Martin Tretbar-Endres



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/738</b>
- öffentlich -	Datum:	27.01.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der Kreistagsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SSW zur Schülerbeförderung - Bildungsticket</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SSW vom 22.01.2021.

**Anlage/n:**

Antrag der Kreistagsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SSW vom 22.01.2021



SPD-Kreistagsfraktion  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel.: 04331 / 202-360  
 Fax: 04331 / 202-530  
 spd-fraktion@gmx.de



Kreistagsfraktion  
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel. 04331/202-362  
 Fax 04331/202-566



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



**Für uns im Norden.**

SSW-Kreistagsfraktion  
 Rendsburg Eckernförde  
 24768 Rendsburg  
 Tel. 04331/202-569  
 Fax 04331/202-106  
 susanne.storch@locomp.de



FDP-Kreistagsfraktion  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel.: 04331 / 202-359  
 Fax: 04331 / 202-563  
 schuster@fdp-fraktion-rd-eck.de

Regionalentwicklungsausschuss  
 Vorsitzende Anke Göttisch

Rendsburg, 22. Januar 2021

### **Antrag zur Haushaltsberatung für den Haushalt 2021 Teilhaushalt Schülerbeförderung; hier: Bildungsticket**

Die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, SSW, CDU und FDP beantragen, 30.000 Euro in den Haushalt einzustellen für die externe Unterstützung zur Erarbeitung eines Bildungstickets.

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag zu beschließen, für das Jahr 2021 im Teilhaushalt Schülerbeförderung für die externe Unterstützung zur Fertigstellung eines Bildungsticket 30.000 Euro einzustellen.

Das Bildungsticket soll für alle Schüler, auch der Klassen 11-13, Berufsschüler, Schüler an Privatschulen (z.B. Waldorfschulen, Dänische Schulen) Auszubildende und Freiwilligendienstleistende gelten.

Dabei gilt es folgendes zu betrachten:

1. Das Ticket muss kreisübergreifend nutzbar sein (wie Kiel, Neumünster, Schleswig/Flensburg, Steinburg, Segeberg, Dithmarschen, Plön).

2. Es ist zu prüfen, ob es gemeinsam mit der KielRegion aufgelegt werden kann und Kiel-Region-übergreifend nutzbar ist.
3. Die Bahn sollte mit dem Ticket nutzbar sein.
4. Das Ticket muss preislich so attraktiv sein, dass es von vielen genutzt werden kann. Es wird ein Ticket gewünscht mit einem Preis unter 50€/Monat.
5. Einbeziehung der Bezieher\*innen von Leistungen nach SGB II/XII, AsylbLG, Wohngeld und weiterer Leistungen wie integrative Leistungen.
6. Differenzierte Darstellung der Kosten und der Einnahmen (u.a. Einnahmeaufteilungsverfahren des SH-Tarifs) und mögliche Varianten.
7. Es ist mit der Landesregierung zu klären, ob es Fördermöglichkeiten gibt analog zum Semesterticket, Jobticket.

Weiter beantragen wir, dass die Verwaltung Gespräche mit der NAH.SH und den anderen kreisfreien Städten und Kreisen zur Etablierung eines gemeinsamen vergünstigten ÖPNV-Tarifs im Rahmen des landesweiten Verbundtarifs führt.

Die Ergebnisse sollen bis zum 31.07.2021 den Fraktionen vorliegen und beim dann folgenden Ausschusstermin des REA vorgestellt werden.

### **Begründung:**

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 29.01.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, die Einführung eines kreisweiten Bildungstickets zu prüfen. Die Verwaltung hat in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 20.10.2020 ihre Empfehlung vorgelegt. Aus der Mitte des Ausschusses wurde in der Sitzung gewünscht, das Ticket kreisübergreifend und auch in Kombination mit der Bahn anzubieten. Dazu sollen konkrete Wünsche, Anregungen und Fragen zum Bildungsticket formuliert werden.

Vor dem Hintergrund der Diskussionen zu Klimaschutz ist es wichtig, dass junge Menschen die Nutzung des ÖPNV als attraktiv ansehen und diesen nicht nur für den Schulweg oder Weg von und zur Arbeit oder Freiwilligendienste nutzen können, sondern auch für ihre Freizeitaktivitäten.

Andere Kreise in Schleswig-Holstein machen diesbezüglich bereits unterschiedlich gestaltete Angebote:

**Kreis Plön:** 50% der Kostenübernahme des Tickets Wohnort und Schul/Ausbildungsort innerhalb des Kreises, Kostenerstattung im Anschluss um 50% wenn der Schul/Ausbildungsort außerhalb des Kreises liegt.

**Stadt Kiel:** 365€ im Jahr im Stadtgebiet (Tarifzone 2)

**Ostholstein:** Wegfall Elternbeteiligung, Wegfall Beschränkung auf nächstgelegene Schule, Kostenübernahme für Klassen 11-13 allgemeinbildender Schulen, Kostenübernahme für Schüler an privaten Schulen, anteilige Kostenübernahme für Azubis/Berufsschüler.

**Kreis Herzogtum Lauenburg:** Wegfall der Eigenbeteiligung der Eltern an den Schülerbeförderungskosten. Anteilige Beteiligung der Eltern an den Kosten der Schüler, die nicht im Kreis zur Schule gehen.

**Dithmarschen:** Ab 2021 gilt: Alle Schüler\*innen aller Schularten, die in Dithmarschen wohnen und in Dithmarschen zur Schule gehen, erhalten eine kostenlose kreisweite Schülerfahrkarte für den Busverkehr. Aufhebung der Zumutbarkeitsgrenzen und der Wohnortregelung in der Satzung. Das Schülerticket gilt auf allen Buslinien und für private Fahrten innerhalb des Kreises Dithmarschen. Das entwickelte Modell der kostenlosen kreisweiten Schülerfahrkarte knüpft an den bisherigen Tickets für die Schülerbeförderung nach der Schülerbeförderungssatzung an. So ist sichergestellt, dass Schüler\*innen, die für ihren Schulweg die Bahn nehmen wollen, dies mit ihrer Fahrkarte auch weiterhin können.

gez. Anke Götttsch  
SPD-Fraktion

gez. Ulrike Khuen-Rauter  
Bündnis 90/ Die Grünen

gez. Eike Fandrey  
CDU-Fraktion

gez. Susanne Storch  
SSW-Fraktion

gez. Tina Schuster  
FDP-Fraktion



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/758</b>
- öffentlich -	Datum:	04.02.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der Kreistagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU, SPD, FDP und SSW zum Radverkehrskonzept</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt

### 2. Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU, SPD, FDP und SSW vom 01.02.2021.

### Anlage/n:

Antrag der Kreistagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU, SPD, FDP und SSW zum Radverkehrskonzept vom 01.02.2021



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



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



SPD-Kreistagsfraktion  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel.: 04331 202 360  
 Fax: 04331/202 530  
 spd-fraktion@gmx.de



FDP-Kreistagsfraktion  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel.: 04331/202-359  
 Fax: 04331/202-563  
 info@fdp-fraktion-rd-eck.de



SSW-Kreistagsfraktion  
 Kreishaus  
 24768 Rendsburg  
 Tel. 0176 800 95 803  
 MSchunck.SSW@web.de

An die Vorsitzende des  
 Ausschusses für Regionalentwicklung  
 Kreistag Rendsburg-Eckernförde  
 Frau Anke Götttsch  
 Kaiserstr. 8-10  
 24768 Rendsburg

Rendsburg, 01.02.2021

### **Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.02.2021**

#### **TOP: Haushaltsanträge der Fraktionen**

Sehr geehrte Frau Götttsch

Die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Fraktionen von CDU, SPD, SSW und FDP beantragen zur Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.02.2021:

**In den Haushalt 2021 werden 50.000 Euro für die Erstellung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingestellt.**

**Durch eine externe Vergabe soll ein Konzept für eine sichere, alltagstaugliche Nahmobilität mit dem Fahrrad, dem E-Bike, Pedelec und Lastenfahrrad für Freizeit und Beruf mit einer zeitlichen Perspektive zur Umsetzung erstellt werden.**

**Es ist dabei sicherzustellen, dass bereits bestehende Konzepte im Bereich Radverkehr – wie der Masterplan Mobilität der KielRegion, die Radstrategie des Landes, aber auch bestehende Radverkehrskonzepte der Kommunen im Kreis, als**

**auch der den Kreis angrenzenden Kommunen – Berücksichtigung finden. Eine enge Abstimmung mit RAD-SH ist wünschenswert.**

**Die Verwaltung wird gebeten, die Möglichkeit einer Förderung des Radverkehrskonzeptes zu prüfen.**

Begründung:

Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste und klimaschonendste Verkehrsmittel für die Region. Emissionen klimaschädlicher Gase, Lärm und Reifenabrieb (Belastung der Gewässer durch Mikroplastik) werden vermieden. Daher sollte der Radverkehr zu einer alltäglichen Nahmobilität für den Alltags-, Pendlerverkehr und die Touristik ausgebaut und attraktiver gestaltet werden.

Derzeit gibt es im Kreis Sicherheitsdefizite bei der Radverkehrsinfrastruktur zum Beispiel durch schmale, nicht vom Autoverkehr getrennte, farblich nicht gekennzeichnete Radwege. An Kreuzungen und in Kreisverkehren sind Radfahrer/innen durch rechts abbiegende Fahrzeuge gefährdet. Eine weitere Gefahrenquelle sind Rad- und Fußwege, die sich Radfahrer/innen und Fußgänger/innen teilen müssen (Fußgänger/innen allein haben einen Anspruch auf 1,80 m breite Fußwege).

Beispielhaft seien folgende Schwerpunkte genannt (ein vollständiges Konzept wird in Kooperation mit den Experten des auszuwählenden Fachbüros erarbeitet):

- Schaffung von möglichst direkten und durchgängigen Fahrradpendlerstrecken. Für die Abschnitte außerhalb des Kreises ist entsprechend gemeinsam mit den Nachbarkreisen und den Gemeinden des Kreises ein Dialog zu führen.
- Überprüfung der Radwege auf Barrierefreiheit im Hinblick auf Belagsqualität, Durchgängigkeit, Bordsteinabsenkungen und Umlaufgitter
- Vollumfängliche Ausschilderung sinnvoller Fahrradrouten der Orte untereinander
- Aufstellung fahrradfreundlicher Fahrradständer an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zur besseren Vernetzung von Rad-, Bahn- und Busverkehr

Eine Erstellung des Gutachtens durch die KielRegion, auch in Zusammenarbeit mit der Stadt Kiel und dem Kreis Plön, ist zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen,

Kirsten Zülsdorff & Armin Rösener  
(für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Tim Albrecht  
(für die CDU-Fraktion)

Kai Dolgner  
(für die SPD-Fraktion)

Michael Schunck  
(für die SSW-Fraktion)

Tina Schuster  
(für die FDP-Fraktion)



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/762</b>
- öffentlich -	Datum:	08.02.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP zur Anschaffung von zwei wasserstoffbetriebenen Bussen für den Überlandverkehr</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP vom 05.02.2021.

**Anlage/n:**

Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP vom 05.02.2021



CDU-Kreistagsfraktion  
Paradeplatz 10  
24768 Rendsburg  
Tel.: 04331 14160  
Fax: 04331 141620

Kreistagsfraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Kreishaus  
24768 Rendsburg  
Tel. 04331/202-362  
Fax 04331/202-566

FDP-Kreistagsfraktion  
Kreishaus  
24768 Rendsburg  
Tel.: 04331 / 202-359  
Fax: 04331 / 202-563

Frau  
Anke Götttsch  
Vorsitzende des  
Regionalentwicklungsausschusses  
Kreishaus  
24768 Rendsburg

05.02.2021

Die Fraktionen von CDU, FPD und Bündnis90/Die GRÜNEN beantragen:

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 160.000 € für die Anschaffung von zwei wasserstoffbetriebenen Bussen für den Überlandverkehr zur Verfügung zu stellen.

### **Begründung**

In den Beschlüssen des Regionalentwicklungsausschusses wird die Einführung von umweltfreundlichen Antrieben des Bus-ÖPNV gefordert. Nach Meinung der Fraktionen von CDU, FDP und Bündnis90/DIE GRÜNEN ist im Überlandverkehr der Wasserstoff die Alternative bei der Antriebstechnik.

Ein Wasserstoffbus kostet rd. 600.000 €, ein dieselbetriebener Bus kostet rd. 200.000 €. Die Differenzkosten zum Dieselantrieb werden derzeit mit 80% gefördert, so dass ca. 280.000 € als Restbetrag für den Kreis für einen Wasserstoffbus übrigblieben. Zieht man diejenigen Kosten, die beim Betreiber aufgrund der (sowieso-)Kosten für einen dieselbetriebenen Bus entstanden wären, in Höhe von 200.000 € ab, verbleibt eine Finanzierungslücke pro Bus in Höhe von etwa 80.000 €.

Für die CDU-Fraktion

Eike Frandrey

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kirsten Zülsdorf / Armin Rösener

Für die FDP-Fraktion

Tina Schuster



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/763</b>
- öffentlich -	Datum:	08.02.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der CDU-Kreistagsfraktion für Schulen und Kindertagesstätten zum Besuch außerschulischer Lernorte, kultureller Orte und künftigen Ausbildungsstätten</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Antrag der CDU-Kreistagsfraktion.

**Anlage/n:**

Antrag der CDU-Kreistagsfraktion



CDU-Kreistagsfraktion | Paradeplatz 10 | 24768 Rendsburg

An die  
Vorsitzende des Regionalentwicklungsausschusses  
Anke Götttsch

### **Antrag zum Haushalt**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

für die Haushaltsberatungen des Regionalentwicklungsausschusses beantragt die CDU-Fraktion:

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 100.000 € in den Haushalt einzustellen, um Schulen und Kindertagesstätten den Besuch außerschulischer Lernorte, kultureller Orte sowie künftigen Ausbildungsstätten zu ermöglichen.

#### **Begründung**

Häufig sind Besuche in Museen, landwirtschaftlichen Betrieben, Umweltbildungsstätten, Ausbildungsbetrieben etc. in den (Lehr-)plänen und Fachanforderungen vorgesehen bzw. gewünscht und erforderlich. Leider sind in den meisten Fällen keine Mittel für die dafür notwendigen Busfahrten vorhanden. Mit diesem Zuschuss wollen wir den Schülerinnen und Schülern und Kita-Kindern den Besuch von Outdoor-Lernorten außerhalb der Klassenräume und zu möglichen Ausbildungsstätten im Rahmen der beruflichen Orientierung ermöglichen. Der Haushaltsansatz wird gesperrt. Die Freigabe erfolgt durch den REA. Die Verwaltung wird gebeten, bis Ende Juni ein Konzept für die Verwendung des Transportbudgets zu entwerfen und es dem Ausschuss vorzulegen. Die Mittel sollen nach Ende der Sommerferien zur Verfügung stehen. Bei erfolgreicher Umsetzung ist eine schrittweise Erhöhung des jährlichen Budgets in den Folgejahren geplant.

Für die CDU-Fraktion  
*Eike Fandrey*



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlage-Nr:	<b>VO/2021/764</b>
- öffentlich -	Datum:	08.02.2021
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in:	Hetzel, Sebastian
	Bearbeiter/in:	Pomrehn, Ilona
<b>Haushalt 2021: Antrag der CDU-Kreistagsfraktion zur Förderung der LTO Mittelholstein für ein Tourismuskonzept</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:** Entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Antrag der CDU-Kreistagsfraktion.

**Anlage/n:**

Antrag der CDU-Kreistagsfraktion



CDU-Kreistagsfraktion | Paradeplatz 10 | 24768 Rendsburg

An die  
Vorsitzende des Regionalentwicklungsausschusses  
Anke Götttsch

### **Antrag zum Haushalt**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

für die Haushaltsberatungen des Regionalentwicklungsausschusses beantragt die CDU-Fraktion:

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, der LTO Mittelholstein einen Zuschuss von 17.000 € für ein Tourismuskonzept Mittelholstein zu gewähren.

### **Begründung**

Die LTO Mittelholstein ist seit Jahren die schwächste Tourismusorganisation im Kreis. Eine Zusammenarbeit mit der Tourismusorganisation Rendsburg kommt seit Jahren nicht zustande. Die LTO's an der Ostsee sind sehr stark geworden. Das muss ausgeglichen werden. Insbesondere in den nächsten Jahren benötigen wir wirtschaftliche Unterstützung im touristischen Bereich auf dem Geestrücken um auch dort mehr Wertschöpfung zu generieren.

Für die CDU-Fraktion

*Eike Fandrey*



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

<b>Mitteilungsvorlage</b>	Vorlage-Nr: <b>VO/2021/703</b>
- öffentlich -	Datum: 19.01.2021
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
10.02.2021	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:18.01.2021 –

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	30.09.2020	Förderung eines kostenfreien Stadtbusverkehrs an den Adventssamstagen 2020 in Rendsburg und Eckernförde sowie den vom jeweiligen Stadtverkehr angeschlossenen Umlandgemeinden mit höchstens 5.000 Euro in Rendsburg und höchstens 2.500 Euro in Eckernförde aus dem Budget des Regionalentwicklungsausschusses.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen/ Fachgruppe Mobilität		Die Städte Rendsburg und Eckernförde wurden über den Beschluss informiert.  Die Stadt Rendsburg hat den kostenfreien Stadtbusverkehr coronabedingt nicht durchgeführt. Von der Stadt Eckernförde liegt trotz Nachfrage noch keine Rückmeldung vor.
3		Neues Radwegekonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule		Eine Umsetzung ist vorerst aus Ressourcengründen zurückgestellt. Es wird zunächst der Radwegeneubau des Kreises Rendsburg-Eckernförde gemäß der Prioritätenliste für Radwege entlang der Kreisstraßen vorangetrieben.

4	09.12.2020	Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich für eine Fortführung des Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH ab Mitte 2021 für weitere drei Jahre mit festgelegten Kernaufgaben und einer personellen Ausstattung von 3,5 Stellen aus.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen/ Fachgruppe Mobilität	10.12.2020	Weitergabe zur Beschlussfassung im Kreistag ist erfolgt.
---	------------	---	--	------------	--