



## Öffentliche Bekanntmachung

---

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 13.03.2024 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

### **Tagesordnung:**

#### **Öffentlicher Teil 1**

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung

#### **vorraussichtlich nichtöffentlicher Teil**

2. Landesweit einheitliches Bildungsticket
  - 2.1. Geplantes landesweit einheitliches Bildungsticket - Informationen und Kosten VO/2024/090
  - 2.2. Einführung eines landesweit einheitlichen Bildungstickets: Absichtserklärung zum Online Antragsverfahren OLAV VO/2024/087
  - 2.3. Vertriebspartner Bildungsticket VO/2024/091

#### **Öffentlicher Teil 2**

3. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
4. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
  - 4.1. Anfragen der AfD-Kreistagsfraktion
5. Niederschrift über die Sitzung vom 31.01.2024
6. Schulbeförderung
  - 6.1. Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung VO/2024/092
  - 6.2. Satzungsentwurf über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket VO/2024/089

- 7. ÖPNV
- 7.1. remo: Fortführung des Projekts VO/2024/005
- 7.2. Förderung von Digitalen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI): Förderrichtlinie VO/2024/069
- 8. Verwendung des Jahresüberschusses 2022 der Förde Sparkasse
- 9. Demografie
- 9.1. Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2035 VO/2024/014-02
- 10. Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen VO/2024/088
- 11. Verwaltungsangelegenheiten
- 12. Verschiedenes



Frau  
Madlin Loof  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg

Rendsburg, 31.01.2024

## **Anfrage: Entwicklung der Eigentumsquote**

Sehr geehrte Frau Loof,

ich bitte um Antworten auf folgende Fragen:

- 1) Wie hat sich die Eigentumsquote im Bereich der Wohnraumnutzung im Kreis Rendsburg-Eckernförde seit dem Jahre 2000 entwickelt? Bitte aufschlüsseln nach Menschen, die in Mietwohnungen sowie selbstgenutztem Wohneigentum leben.
- 2) Wie viele vermietete Wohngebäude im Kreis Rendsburg-Eckernförde befinden sich im Eigentum von Immobiliengesellschaften, wie viele im Eigentum kreisfremder Investoren, wie viele in der Hand kirchlicher Träger, wie viele in öffentlicher Hand, wie viele im Eigentum von Vermietern, die im Kreisgebiet ihren ersten Wohnsitz haben?

Mit freundlichem Gruß

Kevin Dorow (Stellv. Fraktionsvorsitzender)  
Mitglied des Regionalentwicklungsausschusses



Frau  
Madlin Loof  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg

Rendsburg, 31.01.2024

## **Anfrage: Wirtschaftsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde**

Sehr geehrte Frau Loof,

ich bitte um Beantwortung folgender Fragen:

- 1) Wie bewertet die Verwaltung die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Rendsburg-Eckernförde in Hinblick auf die vergangenen zehn Jahre?
- 2) Wie viele Insolvenzen wurden seit dem Jahre 2015 im Kreis Rendsburg-Eckernförde angemeldet?  
(Bitte nach Jahren aufschlüsseln)
- 3) Welche Fördermittel von Seiten des Landes, Bundes sowie der Europäischen Union sind der Verwaltung zur Förderung der ländlichen sowie städtischen wirtschaftlichen Entwicklung bekannt und welche wurden in den vergangenen fünf Jahren in Anspruch genommen?
- 4) Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung zu treffen, um die wirtschaftliche Entwicklung im Kreis RD-ECK, insbesondere in Hinblick auf den ländlichen Raum zu fördern?

Mit freundlichem Gruß

Kevin Dorow (Stellv. Fraktionsvorsitzender)  
Mitglied des Regionalentwicklungsausschusses



Frau  
Madlin Loof  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg

Rendsburg, 31.01.2024

## **Anfrage: Windräder und Solaranlagen im Kreisgebiet**

Sehr geehrte Frau Loof,

ich bitte um Antworten auf folgende Fragen:

1) Ist der Verwaltung bekannt, wie viele Windkraftanlagen sich derzeit im Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde befinden und wie viele hiervon in den vergangenen Jahren jeweils gebaut wurden? Wenn ja: Bitte seit dem Jahre 2015 nach Jahr aufgeschlüsselt die Anzahl der Windkraftanlagen auflisten.

2) Wie viele Gebäude im Kreis Rendsburg-Eckernförde befinden sich in öffentlicher Hand bzw. im Eigentum des Kreises – und wie viele hiervon sind mit Solarpanelen und/oder Wärmepumpen ausgestattet?

3) Wie viele Windkraftanlagen sowie Solarparks im Kreisgebiet wurden seit dem Jahre 2015 in Naturschutzgebieten verbaut?

4) Wie viele Windräder im Kreis Rendsburg-Eckernförde mussten seit 2015 durch betriebswirtschaftlichen Verschleiß stillgelegt werden und wie und wo wurden

a) die Rotorblätter entsorgt

b) die Betonfundamente im Boden beseitigt

c) die zurückgewonnene Bodenfläche wieder urbar gemacht und der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt?

Mit freundlichem Gruß

Kevin Dorow (Stellv. Fraktionsvorsitzender)  
Mitglied des Regionalentwicklungsausschusses





Frau  
Madlin Loof  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg

Rendsburg, 31.01.2024

## **Anfrage: Finanzierung und Auslastung des ÖPNV im Kreis RD-ECK**

Sehr geehrte Frau Loof,

ich bitte um Beantwortung folgender Fragen:

- 1) Wie hoch ist der Betrag, den der Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Finanzierung des ÖPNV aufwendet seit dem Jahre 2018? (Schulbusse bitte separat auflisten, bitte nach Jahren aufschlüsseln)
- 2) Wie hoch ist die tatsächliche Auslastung der Busse (z.B. in Prozent), bzw. wie hoch ist das tatsächliche Fahrgastaufkommen? (Schulbusse bitte auch hier separat auflisten und nach Jahren aufschlüsseln)

Mit freundlichem Gruß

Kevin Dorow (Stellv. Fraktionsvorsitzender)  
Mitglied des Regionalentwicklungsausschusses



## Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg- Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>VO/2024/092</b>                        | <b>Beschlussvorlage öffentlich</b> |
| öffentlich                                | Datum: 27.02.2024                  |
| <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i> | Ansprechpartner/in: Loof, Madlin   |
|   | Bearbeiter/in: Madlin Loof         |

| Datum      | Gremium (Zuständigkeit)                       | Ö / N |
|------------|---|-------|
| 13.03.2024 | Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme) | Ö     |

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit**

Entfällt.

### **Beschlussvorschlag**

Der Regionalentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Anhörung der örtlichen Schulträger zu dem anliegenden Satzungsentwurf durchzuführen.

### **Sachverhalt**

Aufgrund der Einführung des geplanten landesweit einheitlichen Bildungstickets werden Änderungen an der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung erforderlich.

Anliegend findet sich ein Entwurf mit den Änderungen, die aufgrund des Bildungstickets notwendig werden sowie redaktionellen Änderungen.

Damit die geänderte Satzung rechtzeitig zum Schuljahreswechsel in Kraft treten kann, sieht der weitere Zeitplan vor, dass vom 18.03.2024 bis 19.04.2024 das Anhörungsverfahren der örtlichen Schulträger erfolgen soll.

Anschließend wird der Satzungsentwurf mit den ggf. vorliegenden Anmerkungen der örtlichen Schulträger in die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 22.05.2024 zur Empfehlung an den Kreistag gegeben.

Der Kreistag soll über den Satzungsentwurf in seiner Sitzung am 24.06.2024 beschließen.

### **Relevanz für den Klimaschutz**

Keine unmittelbare.

### **Finanzielle Auswirkungen**



Entsprechend der Darstellung in der Vorlage VO/2024/090

**Anlage/n:**

Keine

# Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die ~~Schüler-~~ beförderung Schulbeförderung

## Synopsis mit Stand vom ...

| Aktuelle Satzung (16.06.2021)  | Neue Fassung ab ...  | Erläuterung |
|--|--|-------------|
| <p><b>Satzung</b></p> <p><b>des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung</b></p> <p>auf der Grundlage des § 4 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein in der zurzeit geltenden Fassung sowie des § 114 Abs. 2 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG) in der Fassung vom 24.01.2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2021 (GVOBl. Schl.-H. S. 201) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag vom 14.06.2021 folgende Satzung erlassen:</p> | <p><b>Satzung</b></p> <p><b>des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung</b></p> <p>auf der Grundlage des § 4 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein in der zurzeit geltenden Fassung sowie des § 114 Abs. 2 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG) in der Fassung vom 24.01.2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom <del>25.02.2021</del> <b>22.03.2023</b> (GVOBl. Schl.-H. S. <del>201</del> <b>156</b>) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag vom <del>14.06.2021</del> ... folgende Satzung erlassen:</p> |             |
| <p><b>Erster Teil</b></p> <p><b>Schulbeförderung</b></p> <p><b>§ 1</b></p> <p><b>Grundsätze zu den anererkennungsfähigen Kosten</b></p>  | <p><b>Erster Teil</b></p> <p><b>Schulbeförderung</b></p> <p><b>§ 1</b></p> <p><b>Grundsätze zu den anererkennungsfähigen Kosten</b></p>  |             |

(1) Diese Satzung regelt die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung der Schüler\*innen der Grundschulen, der Jahrgangsstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen sowie der Förderzentren (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4 SchulG) mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde zwischen der Wohnung (§ 2 Abs. 8 SchulG) der Schüler\*innen und der besuchten Schule.

(2) Notwendige Kosten für den Schulverkehr sind die Kosten für die Beförderung der Schüler\*innen, die im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen und zum Erreichen der Schule ein Verkehrsmittel benutzen müssen, weil der Schulweg (§ 3 dieser Satzung) auf andere zumutbare Weise nicht zurückgelegt werden kann. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde erkennt Kosten für den Schulverkehr als notwendig an, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart entstehen. Als notwendige Kosten werden auch anerkannt, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart innerhalb des Schulverbandes bzw. innerhalb des Zuständigkeitsbereiches einer Schulträgerschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde entstehen. Legt abweichend von den Sätzen 2 und 3 die Schulträgerschaft mit Zustimmung der Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule für den Besuch eines Schulkindes fest oder bestimmt die Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule oder liegt ein anderer Sachverhalt gemäß § 24 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes

(1) ~~Diese Satzung regelt~~ Die nachfolgenden Vorschriften dieser Satzung regeln die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung der ~~Schüler\*innen~~ Schülerinnen und Schüler der Grundschulen, der Jahrgangsstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen sowie der Förderzentren (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4 SchulG) mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde zwischen der Wohnung (§ 2 Abs. 8 SchulG) der ~~Schüler\*innen~~ Schülerin oder des Schülers und der besuchten Schule.

(2) Notwendige Kosten ~~für den Schulverkehr~~ für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler sind die Kosten für ~~die Beförderung der Schüler\*innen ein Deutschlandticket~~ für diejenigen Schülerinnen und Schüler, die im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen und zum Erreichen der Schule ein Verkehrsmittel benutzen müssen, weil der Schulweg gemäß § 3 dieser Satzung auf andere zumutbare Weise nicht zurückgelegt werden kann. ~~Der Kreis Rendsburg-Eckernförde erkennt Kosten für den Schulverkehr als notwendig an, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart entstehen. Als notwendige Kosten werden auch anerkannt, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart innerhalb des Schulverbandes bzw. innerhalb des Zuständigkeitsbereiches einer Schulträgerschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde entstehen. Legt abweichend von den Sätzen 2 und 3 die Schulträgerschaft mit Zustimmung der Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule für den Besuch eines Schulkindes fest oder bestimmt die Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule oder liegt ein anderer~~

Redaktionelle Anpassung

Anpassung an geschlechtergerechte Formulierung in § 114 SchulG

Anpassung an die Formulierung in Absatz 1

Umstellung auf das Deutschlandticket

Die Beförderungskosten werden künftig nicht mehr individuell ermittelt.

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>vor (zuständige Schule i. S. d. § 24 Abs. 1 S. 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG), gelten die Kosten des Schulverkehrs zu dieser Schule als notwendig. Schüler*innen, für die die Schulverkehrskosten nach dieser Satzung zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart anerkannt werden könnten und die eine nicht nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen, zahlen 84,00 € zuzüglich zu dem von ihnen verlangten Eigenanteil (§ 10 dieser Satzung). Diese Regelung gilt auch für diejenigen Schüler*innen, die ein Förderzentrum besuchen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Einrichtung eines Schulverkehrs zur nicht nächstgelegenen Schule. Wenn die Schulverkehrskosten bei dem Besuch einer entfernter gelegenen Schule kostengünstiger oder kostengleich sind, werden die Kosten für den Schulverkehr dorthin als notwendig anerkannt.</p> <p>(3) Schulverkehrskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nach den Grundsätzen in § 1 Abs. 1 und 2 dieser Satzung anerkannt. Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nur vom bzw. zum Schul-/Außenstellenstandort übernommen, an dem auch der Regelunterricht stattfindet.</p> | <p><del>Sachverhalt gemäß § 24 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes vor (zuständige Schule i. S. d. § 24 Abs. 1 S. 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG), gelten die Kosten des Schulverkehrs zu dieser Schule als notwendig. Schüler*innen, für die die Schulverkehrskosten nach dieser Satzung zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart anerkannt werden könnten und die eine nicht nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen, zahlen 84,00 € zuzüglich zu dem von ihnen verlangten Eigenanteil (§ 10 dieser Satzung). Diese Regelung gilt auch für diejenigen Schüler*innen, die ein Förderzentrum besuchen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Einrichtung eines Schulverkehrs zur nicht nächstgelegenen Schule. Wenn die Schulverkehrskosten bei dem Besuch einer entfernter gelegenen Schule kostengünstiger oder kostengleich sind, werden die Kosten für den Schulverkehr dorthin als notwendig anerkannt.</del></p> <p>(3) <del>Schulverkehrskosten</del> Kosten für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nach den Grundsätzen in § 1 Abs. 1 und 2 dieser Satzung anerkannt. Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nur vom bzw. zum Schul-/Außenstellenstandort übernommen, an dem auch der Regelunterricht stattfindet.</p> | <p><i>Anpassung an die Formulierung in Absatz 1</i></p> |
| <p><b>§ 2<br/>Schulort</b></p> <p>Als Schulort gilt die Gemeinde, in der die Schule ihren Standort hat.</p>  | <p><b>§ 2<br/>Schulort</b></p> <p>Als Schulort gilt die Gemeinde, in der die Schule ihren Standort hat.</p>  |   |

**§ 3  
Schulweg**

(1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsübliche Weg zwischen der Wohnung der des Schulkindes und der Schule gemäß § 1 Abs. 1 dieser Satzung.

(2) Nicht zumutbar (§ 1 Abs. 2 Satz 1 dieser Satzung) ist die Zurücklegung des Schulweges ohne ein Verkehrsmittel dann, wenn der Schulweg in der einfachen Entfernung

a) für Schüler\*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 2 km

b) für Schüler\*innen ab der Jahrgangsstufe fünf 4 km

überschreitet.

**§ 3  
Schulweg**

(1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsübliche Weg zwischen der Wohnung ~~der des Schulkindes der Schülerin oder des Schülers~~ und der Schule gemäß § 1 Abs. 1 dieser Satzung.

(2) Nicht zumutbar (§ 1 Abs. 2 Satz 1 dieser Satzung) ist die Zurücklegung des Schulweges ohne ein Verkehrsmittel dann, wenn der Schulweg in der einfachen Entfernung

a) für ~~Schüler\*innen~~ Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 2 km

b) für ~~Schüler\*innen~~ Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe fünf 4 km

überschreitet.

(3)

a) ~~Entscheidend für die Berechnung der Entfernung nach Absatz 2 ist die Entfernung zu der nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart.~~

b) ~~Wird die nächstgelegene Schule der jeweils gewählten Schulart innerhalb des Schulverbandes bzw. innerhalb des Zuständigkeitsbereiches einer Schulträgerschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde besucht, ist die Entfernung zu dieser Schule zur Berechnung der Entfernung nach Absatz 2 maßgeblich.~~

*Einführung eines neuen Absatzes 3:*

*Die Klarstellung, dass für die Berechnung der Entfernung im Regelfall auf die nächstgelegene Schule abzustellen ist, erfolgt nun hier und nicht mehr unter § 2, weil die Kosten für die*

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>(3) Für Schüler*innen mit Behinderungen können Ausnahmen von den in Abs. 2 genannten Entfernungen zugelassen werden, wenn die Behinderung dieses nicht nur zeitlich vorübergehend erfordert.</p> <p>(4) Der Schulweg ist dann nicht zumutbar, wenn der Weg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird. Die Gefährlichkeit ist ausgeschlossen, wenn es der Straßenbaulastträgerschaft zuzumuten ist, verkehrssichernde Maßnahmen zu ergreifen. Die Festlegung, ob ein Schulweg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird, wird zunächst in Abstimmung des Schulträgers, der Straßenbaulastträgerschaft, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei und</p> | <p>Legt die <del>Schulträgerschaft</del> der Schulträger mit Zustimmung der Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule für den Besuch eines Schulkindes fest oder bestimmt die Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule oder liegt ein anderer Sachverhalt gemäß § 24 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes vor, ist die Entfernung zu dieser Schule zur Berechnung der Entfernung nach Absatz 2 maßgeblich. Weiterhin ausgenommen sind die Fälle, in denen das nächstgelegene Förderzentrum wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten nicht besucht werden kann. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Einrichtung <del>eines Schulverkehrs</del> einer Beförderung zur nicht nächstgelegenen Schule.</p> <p>(34) Für <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen können Ausnahmen von den in Abs. 2 genannten Entfernungen zugelassen werden, wenn die Behinderung dieses nicht nur zeitlich vorübergehend erfordert.</p> <p>(45) Der Schulweg ist dann nicht zumutbar, wenn der Weg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird. Die Gefährlichkeit ist ausgeschlossen, wenn es <u>der dem</u> Straßenbaulastträgerschaft zuzumuten ist, verkehrssichernde Maßnahmen zu ergreifen. Die Festlegung, ob ein Schulweg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird, wird <u>zunächst</u> in Abstimmung des Schulträgers, <del>der dem</del> Straßenbaulastträgerschaft, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei und der für den ÖPNV zuständigen Stelle des Kreises getroffen. Der Landrat oder die Landrätin kann nach vorheriger Anhörung des Regionalentwicklungsausschusses Einzelfallentscheidungen über die Feststellung, ob ein Schulweg als über das</p> | <p><i>Beförderung zu allen Schulen nun identisch sind.</i></p> <p><i>Aufführung der Ausnahmen, die sich zuvor in Abs. 2 befunden haben.</i></p> <p><i>Redaktionelle Änderung</i></p> <p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p> |
|---|--|--|

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>der für den ÖPNV zuständigen Stelle des Kreises getroffen. Der Landrat kann nach vorheriger Anhörung des Regionalentwicklungsausschusses Einzelfallentscheidungen über die Feststellung, ob ein Schulweg als über das übliche Maß hinaus als zu gefährlich eingestuft wird, treffen.</p> <p>(5) Ab dem 01.01.2022 gilt zusätzlich für den Schulweg, dass die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit in einer Richtung für Schüler*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 30 Minuten, für Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe fünf 60 Minuten nicht überschreiten darf. Ein Umstieg der Schüler*innen bis Jahrgangsstufe vier ist nicht zulässig. Ab Klassenstufe fünf sind Umstiege mit einer maximalen Übergangszeit von 20 Minuten zulässig.</p> | <p>übliche Maß hinaus als zu gefährlich eingestuft wird, treffen.</p> <p><del>(56) Ab dem 01.01.2022 gilt zusätzlich für den Schulweg, dass die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit in einer Richtung für Schüler*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 30 Minuten, für Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe fünf 60 Minuten nicht überschreiten darf.</del></p> <p>Die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit in einer Richtung darf für <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 30 Minuten, für <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe fünf 60 Minuten nicht überschreiten. Ein Umstieg der <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schüler bis Jahrgangsstufe vier ist nicht zulässig. Ab <del>Klassenstufe</del> Jahrgangsstufe fünf sind Umstiege mit einer maximalen Übergangszeit von 20 Minuten zulässig.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p> |
| <p><b>§ 4<br/>Beförderungsarten</b></p> <p>(1) Die Beförderung wird durchgeführt in</p> <p>a) Verkehrsmitteln des Linienverkehrs nach § 42 PBefG sowie des schienengebundenen Verkehrs nach § 4 PBefG und nach § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,</p> <p>b) Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG,</p> <p>c) angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen der Trägerschaft des Schulverkehrs im Rahmen des</p>  | <p><b>§ 4<br/>Beförderungsarten</b></p> <p>(1) Die Beförderung wird durchgeführt in</p> <p>a) Verkehrsmitteln des Linienverkehrs nach § 42 PBefG sowie des schienengebundenen Verkehrs nach § 4 PBefG und nach § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,</p> <p>b) Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG,</p> <p>c) angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen der Trägerschaft des Schulverkehrs im Rahmen des freigestellten</p>  |   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>freigestellten Verkehrs nach der Freistellungsverordnung vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) in der jeweils geltenden Fassung,</p> <p>d) sonstigen Kraftfahrzeugen in begründeten Ausnahmefällen.</p> <p>(2) Die Trägerschaft des Schulverkehrs bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die Schüler*innen, der Interessen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaftlichkeit. Im Regelfall ist dabei der Beförderungsart nach der Reihenfolge in Abs. 1, Buchst. a) bis d), jeweils der Vorrang zu geben.</p> <p>(3) Bei der Bestimmung gemäß Abs. 2 ist § 114 Abs. 5 SchulG zu beachten. Auch wenn öffentliche Verkehrsmittel oder die Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 des PBefG erforderlich sind, bedarf es hierzu der Zustimmung des Kreises. Diese Zustimmung kann in pauschalierter Form erteilt werden.</p> | <p>Verkehrs nach der Freistellungsverordnung vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) in der jeweils geltenden Fassung,</p> <p>d) sonstigen Kraftfahrzeugen in begründeten Ausnahmefällen.</p> <p>(2) Die Trägerschaft des Schulverkehrs bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die <del>Schüler*innen</del> <b>Schülerinnen und Schüler</b>, der Interessen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaftlichkeit. Im Regelfall ist dabei der Beförderungsart nach der Reihenfolge in Abs. 1, Buchst. a) bis d), jeweils der Vorrang zu geben.</p> <p>(3) Bei der Bestimmung gemäß Abs. 2 ist § 114 Abs. 5 SchulG zu beachten. <del>Auch wenn öffentliche Verkehrsmittel oder die Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 des PBefG erforderlich sind, bedarf es hierzu der Zustimmung des Kreises. Diese Zustimmung kann in pauschalierter Form erteilt werden.</del></p> | <p><i>Überholt</i></p>                       |
| <p><b>§ 5</b><br/><b>Öffentliche Verkehrsmittel</b></p> <p>(1) Die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt bis zu einem von der Trägerschaft des Schulverkehrs zu bestimmenden Haltepunkt am Schulort. Weitere öffentliche Verkehrsmittel können erstattungsfähig am Schulort nur benutzt werden, wenn die nächstgelegene Schule der gleichen Schulart besucht wird. Hierzu ist die Zustimmung des Schulträgers erforderlich. Diese</p>   | <p><b>§ 5</b><br/><b>Öffentliche Verkehrsmittel</b></p> <p><del>(1) Die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt bis zu einem von der Trägerschaft des Schulverkehrs zu bestimmenden Haltepunkt am Schulort. Weitere öffentliche Verkehrsmittel können erstattungsfähig am Schulort nur benutzt werden, wenn die nächstgelegene Schule der gleichen Schulart besucht wird. Hierzu ist die Zustimmung des Schulträgers erforderlich. Diese Zustimmung darf nur</del></p>   | <p><i>Neufassung unter § 7 Abs. 1 c)</i></p> |



|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn der Weg vom Haltepunkt bis zur Schule</p> <p>a) für Schüler*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km</p> <p>b) im Übrigen 4 km</p> <p>überschreitet. Entsprechendes gilt für die Rückfahrt. Ab dem 01.01.2022 gilt ab der Jahrgangsstufe fünf für den Weg vom Haltepunkt bis zur Schule 3 km.</p> <p>(2) Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind im Interesse eines wirtschaftlichen Schulverkehrs mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abzustimmen. Dabei ist an den Schulstandorten ein gestaffelter Unterricht anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden und optimierte Fahrzeugumläufe möglich sind.</p> <p>(3) Die Trägerschaft des Schulverkehrs ist für die Abstimmung nach Abs. 2 (insbesondere gestaffelter Unterricht) verantwortlich.</p> <p>(4) Wird von Seiten der Schulträgerschaft bzw. der Schulen in Ausnahmefällen von den regulären mit dem Fahrplan abgestimmten Schulanfangs- und Schulschlusszeiten abgewichen, beispielsweise aufgrund von Schulausflügen oder vorzeitigem Schulschluss (letzter Schultag vor den Ferien, Zeugnisausgabe etc.), erfolgt eine Bestellung dieser Fahrten durch die Schulträgerschaft direkt beim zuständigen Verkehrsunternehmen. Eventuell entstehende Mehrkosten</p> | <p><del>erteilt werden, wenn der Weg vom Haltepunkt bis zur Schule</del></p> <p><del>a) für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km</del></p> <p><del>b) im Übrigen 4 3 km</del></p> <p><del>überschreitet. Entsprechendes gilt für die Rückfahrt. Ab dem 01.01.2022 gilt ab der Jahrgangsstufe fünf für den Weg vom Haltepunkt bis zur Schule 3 km.</del></p> <p>(1 2) Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind im Interesse eines wirtschaftlichen Schulverkehrs mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abzustimmen. Dabei ist an den Schulstandorten ein gestaffelter Unterricht anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden und optimierte Fahrzeugumläufe möglich sind.</p> <p>(2 3) Die Der Trägerschaft des Schulverkehrs ist für die Abstimmung nach Abs. 2 (insbesondere gestaffelter Unterricht) verantwortlich.</p> <p>(3 4) Wird von Seiten der des Schulträgerschaft bzw. der Schulen in Ausnahmefällen von den regulären mit dem Fahrplan abgestimmten Schulanfangs- und Schulschlusszeiten abgewichen, beispielsweise aufgrund von Schulausflügen oder vorzeitigem Schulschluss (letzter Schultag vor den Ferien, Zeugnisausgabe etc.), erfolgt eine Bestellung Organisation dieser Fahrten durch den Schulträger. durch die Schulträgerschaft direkt beim zuständigen Verkehrsunternehmen. Eventuell entstehende Mehrkosten</p> |  |
|---|--|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>durch mangelnde oder nicht ausreichende Abstimmung sind in voller Höhe von der Schulträgerschaft zu tragen.</p>  | <p>sowie Mehrkosten durch mangelnde oder nicht ausreichende Abstimmung sind in voller Höhe von <del>der Schulträgerschaft dem Schulträger</del> zu tragen.</p>   |  |
| <p><b>§ 6<br/>Freigestellter Verkehr</b></p> <p>Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen für den Schulverkehr im freigestellten Verkehr können grundsätzlich nur eingesetzt werden, soweit öffentliche Verkehrsmittel weder vorhanden sind noch entsprechende Linienverkehre eingerichtet werden können oder wenn die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Wege eines Schulsonderlinienverkehrs gem. § 43 Nr. 2 PBefG nicht möglich oder zumutbar ist.</p>  | <p><b>§ 6<br/>Freigestellter Verkehr</b></p> <p>Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen für den Schulverkehr im freigestellten Verkehr können grundsätzlich nur eingesetzt werden, soweit öffentliche Verkehrsmittel weder vorhanden sind noch entsprechende Linienverkehre eingerichtet werden können oder wenn die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Wege eines Schulsonderlinienverkehrs gem. § 43 Nr. 2 PBefG nicht möglich oder zumutbar ist.</p>   |  |
| <p><b>§ 7<br/>Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle</b></p> <p>(1) Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Schulsonderlinienverkehren ist in der Regel nicht zumutbar, wenn</p> <p>a) regelmäßige Wartezeiten von mehr als</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 60 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)</li> <li>- 60 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 60 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten</li> </ul> | <p><b>§ 7<br/>Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle</b></p> <p>(1) Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Schulsonderlinienverkehren ist in der Regel nicht zumutbar, wenn</p> <p>a) regelmäßige Wartezeiten von mehr als</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder <del>60</del> 30 Minuten nach Unterrichtsschluss <del>bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für Schüler*innen</del> für <del>Schülerinnen und Schüler</del> der Grundschulen und Förderzentren (bis zur <del>Klassenstufe Jahrgangsstufe</del> 4)</li> <li>- <del>60</del> 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie <del>60</del> 45 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten</li> </ul> |  |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht oder</p> <p>b) der Weg von der Wohnung zur Haltestelle oder von dieser zur Schule die zumutbare Entfernung nach § 5 Abs. 1 überschreitet.</p> <p>c) Ab dem 01.01.2022 gilt anstelle der Wartezeiten gem. § 7 Abs. 1 lit. a):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 30 Minuten nach Unterrichtsschluss für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)</li> <li>- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 45 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht.</li> </ul> <p>(2) Die zumutbaren Wartezeiten gelten auch im freigestellten Schulverkehr.</p> | <p>nach 14:00 Uhr für die übrigen <del>Schüler*innen</del> <del>Schülerinnen und Schüler</del> entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht oder</p> <p>b) der Weg von der Wohnung zur Haltestelle oder von dieser zur Schule die zumutbare Entfernung nach § 5 Abs. 1 überschreitet.</p> <p><del>c) Ab dem 01.01.2022 gilt anstelle der Wartezeiten gem. § 7 Abs. 1 lit. a):</del></p> <p><del>— 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 30 Minuten nach Unterrichtsschluss für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)</del></p> <p><del>— 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 45 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht.</del></p> <p>c) der Weg von der Wohnung zur Haltestelle oder von der Haltestelle zur Schule in einfacher Entfernung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- für Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km,</li> <li>- im Übrigen 3 km</li> </ul> <p>überschreitet. Entsprechendes gilt für die Rückfahrt.</p> <p>(2) Die zumutbaren Wartezeiten gelten auch im freigestellten <del>Schul</del> Verkehr.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> <p><i>Redaktionelle Anpassung, § 5 Abs. 1 nun hier</i></p> |
|--|--|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p><b>§ 8<br/>Sonstige Kraftfahrzeuge</b></p> <p>(1) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a - c wegen einer Behinderung von Schüler*innen nicht möglich, können die Kosten für die Beförderung mit einem sonstigen Kraftfahrzeug vom Kreis als notwendig anerkannt werden.</p> <p>(2) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a - c aus anderen als in Abs. 1 genannten Gründen nicht möglich und können die Schüler*innen auf andere Weise die Schule nicht erreichen, kann vom Kreis ausnahmsweise anerkannt werden, dass die Kosten der Beförderung in einem sonstigen Kraftfahrzeug erstattungsfähig sind. Dieses gilt nur für den Weg von der Wohnung bis zur nächsten Haltestelle, es sei denn, die Kosten der Beförderung unmittelbar bis zur Schule sind gleich oder geringer.</p> | <p><b>§ 8<br/>Sonstige Kraftfahrzeuge</b></p> <p>(1) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a) - c) wegen einer Behinderung von <del>Schüler*innen</del> <b>Schülerinnen und Schülern</b> nicht möglich, können die Kosten für die Beförderung mit einem sonstigen Kraftfahrzeug vom Kreis als notwendig anerkannt werden.</p> <p>(2) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a) - c) aus anderen als in Abs. 1 genannten Gründen nicht möglich und können die <del>Schüler*innen</del> <b>Schülerinnen und Schüler</b> auf andere Weise die Schule nicht erreichen, kann vom Kreis ausnahmsweise anerkannt werden, dass die Kosten der Beförderung in einem sonstigen Kraftfahrzeug erstattungsfähig sind. Dieses gilt nur für den Weg von der Wohnung bis zur nächsten Haltestelle, es sei denn, die Kosten der Beförderung unmittelbar bis zur Schule sind gleich oder geringer.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p>  |
| <p><b>§ 9<br/>Umfang der notwendigen Beförderungskosten</b></p> <p>(1) Notwendige Kosten sind</p> <p>a) bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Ausgaben für Fahrkarten für Schüler*innen nach dem kostengünstigsten Tarif für die Beförderung zwischen Wohnort und Schulort,</p> <p>b) für den mit Zustimmung des Kreises für den Linienverkehr geöffneten Schulverkehr die Kosten nach den vertraglich vereinbarten Kostensätzen,</p>   | <p><b>§ 9<br/>Umfang der notwendigen Beförderungskosten</b></p> <p>(1) Notwendige Kosten sind</p> <p>a) bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Ausgaben <del>für Fahrkarten für Schüler*innen nach dem kostengünstigsten Tarif für die Beförderung zwischen Wohnort und Schulort,</del> für ein (rabattiertes) Deutschlandticket,</p> <p><del>b) für den mit Zustimmung des Kreises für den Linienverkehr geöffneten Schulverkehr die Kosten nach den vertraglich vereinbarten Kostensätzen,</del></p>  | <p><i>Umstellung auf das (rabattierte) Deutschlandticket</i></p> <p><i>Fallgruppe existiert nicht mehr</i></p> |

c) bei Benutzung von Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs oder eines von der Trägerschaft des Schulverkehrs angemieteten Busses die Kosten nach den vertraglichen Kostensätzen,

d) bei Einsatz eines eigenen Busses der Trägerschaft des Schulverkehrs die Kosten, die durch die günstigste Streckenführung entstehen; hierzu gehört auch eine Abschreibung des Fahrzeuges in Höhe von 20 v. H. der Anschaffungskosten abzüglich eines Verkaufserlöses im Anschaffungsjahr und den vier darauf folgenden Jahren,

e) im Übrigen die unabweisbaren Kosten.

(2) Bei einer Beförderung mit den in den Linienverkehr integrierten Schulverkehren, mit der Sonderform des Linienverkehrs und im freigestellten Verkehr mit angemieteten oder eigenen Bussen werden in der Regel die Kosten für je eine tägliche An- und Abfahrt zum bzw. vom Schulort als notwendig anerkannt. Die Kosten für zusätzliche An- und Abfahrten können unter Berücksichtigung der Struktur der jeweiligen Schule vom Kreis als notwendig anerkannt werden.

(3) Bei Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge (§ 8 dieser Satzung) wird die Zahlung einer Wegstreckenentschädigung anerkannt. Diese richtet sich beim Einsatz eines nicht privateigenen Kraftfahrzeuges nach der vertraglich vereinbarten Höhe. Bei der Beförderung mit einem privateigenen Personenkraftwagen wird je gefahrenen Kilometer eine Entschädigung in entsprechender

b) bei Benutzung von Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs oder eines von der Trägerschaft des Schulverkehrs angemieteten Busses die Kosten nach den vertraglichen Kostensätzen,

c) bei Einsatz eines eigenen Busses **ders Trägerschaft** des Schulverkehrs die Kosten, die durch die günstigste Streckenführung entstehen; hierzu gehört auch eine Abschreibung des Fahrzeuges in Höhe von 20 v. H. der Anschaffungskosten abzüglich eines Verkaufserlöses im Anschaffungsjahr und den vier darauf folgenden Jahren,

d) im Übrigen die unabweisbaren Kosten.

(2) Bei einer Beförderung ~~mit den in den Linienverkehr integrierten Schulverkehren~~, mit der Sonderform des Linienverkehrs und im freigestellten Verkehr mit angemieteten oder eigenen Bussen werden in der Regel die Kosten für je eine tägliche An- und Abfahrt zum bzw. vom Schulort als notwendig anerkannt. Die Kosten für zusätzliche An- und Abfahrten können unter Berücksichtigung der Struktur der jeweiligen Schule vom Kreis als notwendig anerkannt werden.

(3) Bei Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge (§ 8 dieser Satzung) wird die Zahlung einer Wegstreckenentschädigung anerkannt. Diese richtet sich beim Einsatz eines nicht privateigenen Kraftfahrzeuges nach der vertraglich vereinbarten Höhe. Bei der Beförderung mit einem privateigenen Personenkraftwagen wird je gefahrenen Kilometer eine Entschädigung in entsprechender Anwendung der

*Fallgruppe existiert nicht mehr.*

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>Anwendung der Vorschriften des Bundesreisekostengesetzes (§ 5 Abs. 1 BRKG) anerkannt.</p> <p>(4) Werden von den Berechtigten Fahrkarten für Schüler*innen für den Linienverkehr nicht in Anspruch genommen, wird bei Benutzung des Fahrrades eine Entschädigung in Höhe von 0,10 Euro je gefahrenen Kilometer, anerkannt.</p>   | <p>Vorschriften des Bundesreisekostengesetzes (§ 5 Abs. 1 BRKG) anerkannt.</p> <p><del>(4) Werden von den Berechtigten Fahrkarten für Schüler*innen für den Linienverkehr nicht in Anspruch genommen, wird bei Benutzung des Fahrrades eine Entschädigung in Höhe von 0,10 Euro je gefahrenen Kilometer, anerkannt.</del></p>   | <p><i>Streichung der Fahrradpauschale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinheitlichung der Satzung (Rd-Eck ist der letzte Kreis mit einer Fahrradpauschale),</li> <li>- eine Fahrradpauschale widerspricht mit Bestreben, die Schülerinnen und Schüler den ÖPNV näher zu bringen.</li> </ul> |
| <p><b>§ 10</b><br/><b>Eigenanteil an den Kosten des Schulverkehrs</b></p> <p>(1) Zur Umsetzung der Regelung gemäß § 114 Abs. 2 Satz 3 SchulG haben sich die Eltern oder volljährige Schüler*innen mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde an den Kosten des Schulverkehrs gemäß den nachstehenden Regelungen zu beteiligen (Eigenbeteiligung).</p> <p>(2) Diese Eigenbeteiligung ist wie folgt ausgestaltet:</p> <p>a) Der Eigenanteil beträgt je Schüler*in und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn</p> | <p><b>§ 10</b><br/><b>Eigenanteil an den Kosten des Schulverkehrs</b></p> <p>(1) Zur Umsetzung der Regelung gemäß § 114 Abs. 2 Satz 3 SchulG haben sich die Eltern oder volljährige Schüler*innen mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde an den Kosten des Schulverkehrs gemäß den nachstehenden Regelungen zu beteiligen (Eigenbeteiligung).</p> <p>(2) Diese Eigenbeteiligung ist wie folgt ausgestaltet:</p> <p>a) Der Eigenanteil beträgt je <del>Schüler*in</del> <b>Schülerinnen und Schüler</b> und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €,</li> <li>— für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 24,00 € und</li> <li>-</li> <li>— ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 0,00 €.</li> </ul> <p>b) Der Eigenanteil beträgt je Schüler*in und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn, die nicht die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen (§ 1 Abs. 2 Satz 3 dieser Satzung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 168,00 €,</li> <li>- für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 108,00 € und</li> <li>- ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €.</li> </ul> <p>Im Übrigen gilt § 1 Abs. 2 letzter Satz dieser Satzung.</p> <p>(3) Für Schüler*innen, die ein Förderzentrum nach § 45 Absatz 2 Nr. 3 bis 9 SchulG besuchen, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- für das 1. Kind, für das die Kosten <del>der s Schulverkehrs</del> <b>Beförderung</b> nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €,</li> <li>- für das 2. Kind, für das die Kosten <del>der s Schulverkehrs</del> <b>Beförderung</b> nach dieser Satzung übernommen werden: 24,00 € und</li> <li>- ab dem 3. Kind, für das die Kosten <del>der s Schulverkehrs</del> nach dieser Satzung übernommen werden: 0,00 €.</li> </ul> <p>b) Der Eigenanteil beträgt je <del>Schüler*in</del> <b>Schülerin und Schüler</b> der Jahrgangsstufen eins bis zehn, die nicht die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen (§ 1 Abs. 2 Satz 3 dieser Satzung), <b>je Schuljahr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 168,00 €,</li> <li>- für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 108,00 € und</li> <li>- ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €.</li> </ul> <p>Im Übrigen gilt § 1 Abs. 2 letzter Satz dieser Satzung.</p> <p>(3) <b>Für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler</b>, die ein Förderzentrum nach § 45 Absatz 2 Nr. 3 bis 9 SchulG besuchen, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> |
|--|---|---|

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>(4) Soweit für die Eltern oder den volljährigen Schüler*innen Wohngeld oder ein Kindergeldzuschlagsbezug gewährt wird, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben. In diesem Falle hat sich die Schulträgerschaft bzw. die Trägerschaft des Schulverkehrs die entsprechenden Nachweise jeweils vorlegen zu lassen.</p> <p>(5) Die Eigenbeteiligung wird grundsätzlich vor Beginn des jeweiligen Schuljahres als Jahresbeitrag erhoben. Eine monatsweise Berechnung erfolgt bei Neuaufnahme in die Schule und bei umzugsbedingter Veränderung der Wohnung ohne gleichzeitigen Schulwechsel während des laufenden Schuljahres. Gleiches gilt beim Verlassen der Schule während des laufenden Schuljahres in Form einer Erstattung je vollen Monat nach Rückgabe der Zeitkarte bzw. des Berechtigungsnachweises. Ebenfalls ist eine monatsweise Berechnung möglich bei einem Wechsel zwischen einer Inanspruchnahme der Fahrradentschädigung (§ 9 Abs. 4 dieser Satzung) und einer Inanspruchnahme des Schulverkehrs im Linienverkehr (Bahn und Bus, ohne Linienverkehre mit Pauschalverträgen, wobei dieser Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig ist.</p> <p>(6) Soweit während der Sommermonate (April bis Oktober) ein Schulverkehr nicht in Anspruch genommen wird, entfällt für die entsprechenden Monate gleichzeitig die Eigenbeteiligung. Dieses gilt nicht im Falle der Nichtinanspruchnahme des Schulverkehrs nur für die Monate, in die Zeitabschnitte der Sommerferien fallen.</p> | <p>(4) Soweit für die Eltern oder den volljährigen <del>Schüler*innen</del> <b>Schülerinnen und Schüler</b> Wohngeld oder ein Kindergeldzuschlagsbezug gewährt wird, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben. In diesem Falle hat sich die Schulträgerschaft bzw. die Trägerschaft des Schulverkehrs die entsprechenden Nachweise jeweils vorlegen zu lassen.</p> <p>(5) Die Eigenbeteiligung wird grundsätzlich vor Beginn des jeweiligen Schuljahres als Jahresbeitrag erhoben. Eine monatsweise Berechnung erfolgt bei Neuaufnahme in die Schule und bei umzugsbedingter Veränderung der Wohnung ohne gleichzeitigen Schulwechsel während des laufenden Schuljahres. Gleiches gilt beim Verlassen der Schule während des laufenden Schuljahres in Form einer Erstattung je vollen Monat nach Rückgabe der <b>Zeitkarte Chipkarte</b> bzw. des Berechtigungsnachweises. <del>Ebenfalls ist eine monatsweise Berechnung möglich bei einem Wechsel zwischen einer Inanspruchnahme der Fahrradentschädigung (§ 9 Abs. 4 dieser Satzung) und einer Inanspruchnahme des Schulverkehrs im Linienverkehr (Bahn und Bus, ohne Linienverkehre mit Pauschalverträgen, wobei dieser Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig ist.</del></p> <p><del>(6) Soweit während der Sommermonate (April bis Oktober) ein Schulverkehr nicht in Anspruch genommen wird, entfällt für die entsprechenden Monate gleichzeitig die Eigenbeteiligung. Dieses gilt nicht im Falle der Nichtinanspruchnahme des Schulverkehrs nur für die Monate, in die Zeitabschnitte der Sommerferien fallen. Auch in den Fällen gemäß Satz 1 ist ein Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig.</del></p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> <p><i>Durch den Entfall der Radfahrentschädigung ist dieser Absatz nicht mehr notwendig.</i></p> <p><i>Veraltete Regelung, die den Pauschalverkehr betraf</i></p> <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> |
|--|--|---|



|   |   |                                       |
|---|---|---------------------------------------|
| <p>Auch in den Fällen gemäß Satz 1 ist ein Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig.</p> <p>(7) Der Eigenanteil wird von der Schulträgerschaft bzw. der Trägerschaft des Schulverkehrs vor Beginn des jeweiligen Schuljahres erhoben. 2/3 der zu erhebenden Eigenanteile nach Abs. 2 a) sind mit dem Kreis bis zum 15.10. des jeweiligen Schuljahres abzurechnen und zu überweisen.</p> <p>(8) In Fällen, in denen nach Inkrafttreten dieser Satzung als Folge schulorganisatorischer Maßnahmen der Schulaufsichtsbehörde (Auflösung von Schulstandorten) für Schüler*innen in den Klassenstufen 1 bis 10 erstmalig ein Schulverkehr nach den Regelungen dieser Satzung erforderlich wird mit einer damit verbundenen erstmaligen pflichtigen Eigenbeteiligung, kann der zuständige Fachausschuss des Kreises im Sinne einer Härtefallregelung entscheiden, inwieweit eine Eigenbeteiligung nicht erhoben wird.</p> | <p><del>(7)</del> (6) Der Eigenanteil wird von <del>dem</del> Schulträgerschaft bzw. <del>dem</del> Trägerschaft des Schulverkehrs vor Beginn des jeweiligen Schuljahres erhoben. 2/3 der zu erhebenden Eigenanteile nach Abs. 2 a) sind mit dem Kreis bis zum 15.10. des jeweiligen Schuljahres abzurechnen und zu überweisen.</p> <p><del>(8)</del> (7) In Fällen, in denen nach Inkrafttreten dieser Satzung als Folge schulorganisatorischer Maßnahmen der Schulaufsichtsbehörde (Auflösung von Schulstandorten) für <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schülern in den Klassenstufen 1 bis 10 erstmalig ein Schulverkehr nach den Regelungen dieser Satzung erforderlich wird mit einer damit verbundenen erstmaligen pflichtigen Eigenbeteiligung, kann der zuständige Fachausschuss des Kreises im Sinne einer Härtefallregelung entscheiden, inwieweit eine Eigenbeteiligung nicht erhoben wird.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> |
| <p><b>§ 11<br/>Erstattungsverfahren</b></p> <p>Das Erstattungsverfahren wird im Einzelnen durch Verwaltungsvorschrift des Kreises geregelt. Kostenerstattungen und Wegstreckenentschädigung nach der Satzung sind von den Eltern oder den volljährigen Schüler*innen im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 6 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen.</p>  | <p><b>§ 11<br/>Erstattungsverfahren</b></p> <p>Das Erstattungsverfahren wird im Einzelnen durch Verwaltungsvorschrift des Kreises geregelt. Kostenerstattungen und Wegstreckenentschädigung nach der Satzung sind von den Eltern oder den volljährigen <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schülern im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 6 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen.</p>   |                                       |
| <p><b>§ 12</b></p>  | <p><b>§ 12</b></p>  |                                       |

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>Qualitätsanforderungen</b></p> <p>Die von der Aufgabenträgerschaft gestellten Qualitätsanforderungen zum Schulverkehr werden in geeigneter Form (Internet etc.) öffentlich gemacht. Diese beinhalten u.a. die Punkte: Standard der eingesetzten Fahrzeuge, maximale Anzahl der zu befördernden Schüler*innen und Barrierefreiheit. Gesetzestexte, auf die in der Schulverkehrssatzung Bezug genommen wird, werden mit einer Verlinkung zu dem Gesetzestext auf der Homepage des Kreises veröffentlicht.</p> | <p><b>Qualitätsanforderungen</b></p> <p>Die von dem <del>r</del> Aufgabenträgers<del>chaft</del> gestellten Qualitätsanforderungen <del>zur m Schulverkehr</del>—<del>Beförderung</del> werden in geeigneter Form (Internet etc.) öffentlich gemacht. Diese beinhalten u.a. die Punkte: Standard der eingesetzten Fahrzeuge, maximale Anzahl der zu <del>befördernden Schü-</del>ler*innen Schülerinnen und Schüler und Barrierefreiheit. Gesetzestexte, auf die in der <del>Schulverkehrs-</del>Schulbeförderungssatzung Bezug genommen wird, werden mit einer Verlinkung zu dem Gesetzestext auf der Homepage des Kreises veröffentlicht.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p>   |
| <p><b>§ 13<br/>Erhebung und Verarbeitung von Daten</b></p> <p>(1) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 3 SchulG (Erstattungsverfahren) darf der Kreis folgende personenbezogene Daten verarbeiten:</p> <p>a) Name, Vorname und Anschrift der Schüler*innen</p> <p>b) Name, Vorname und Anschrift der Eltern</p> <p>c) Geburtsdatum der Schüler*innen</p> <p>d) besuchte Schule und Klassenstufe</p> <p>e) Zu- und Abgangsdaten von der Schule</p> <p>f) Einstiegshaltestelle und Tarifzone.</p>             | <p><b>§ 13<br/>Erhebung und Verarbeitung von Daten</b></p> <p>(1) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 3 SchulG (Erstattungsverfahren) darf der Kreis folgende personenbezogene Daten verarbeiten:</p> <p>a) Name, Vorname und Anschrift der <del>Schüler*innen</del> Schülerinnen und Schüler</p> <p>b) Name, Vorname und Anschrift der Eltern</p> <p>c) Geburtsdatum der <del>Schülerinnen und Schüler</del> <del>Schüler*innen</del></p> <p>d) besuchte Schule und <del>Klassenstufe</del> Jahrgangsstufe</p> <p>e) Zu- und Abgangsdaten von der Schule</p> <p>f) Einstiegshaltestelle <del>und Tarifzone</del>.</p>                   | <p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>(2) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 1 SchulG als Trägerschaft des Schulverkehrs darf der Kreis zusätzlich zu den in Abs. 1 genannten Daten die Telefonnummer von a) und b) verarbeiten.</p> <p>(3) Die personenbezogenen Daten werden spätestens nach 5 Jahren gelöscht.</p>  | <p>(2) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 1 SchulG als Trägerschaft des Schulverkehrs darf der Kreis zusätzlich zu den in Abs. 1 genannten Daten die Telefonnummer von a) und b) verarbeiten.</p> <p>(3) Die personenbezogenen Daten werden spätestens nach 5 Jahren gelöscht.</p>  |  |
| <p><b>§ 14</b><br/><b>Schlussvorschriften</b></p> <p>(1) In besonders gelagerten Härtefällen, die in dieser Satzung nicht bereits ausdrücklich erfasst sind, kann von den Regelungen dieser Satzung durch den Kreis oder mit Zustimmung des Kreises abgewichen werden.</p> <p>(2) Diese Satzung begründet gemäß § 136 SchulG keine Ansprüche der Schulleitungen, Lehrkräfte, Eltern, Schüler*innen gegen die Schulträgerschaft, die Trägerschaft des Schulverkehrs oder das Land.</p> | <p><b>§ 14</b><br/><b>Schlussvorschriften</b></p> <p>(1) In besonders gelagerten Härtefällen, die in dieser Satzung nicht bereits ausdrücklich erfasst sind, kann von den Regelungen dieser Satzung durch den Kreis oder mit Zustimmung des Kreises abgewichen werden.</p> <p>(2) Diese Satzung begründet gemäß § 136 SchulG keine Ansprüche der Schulleitungen, Lehrkräfte, Eltern, <del>der Schüler*innen</del> <del>Schülerinnen</del> und <del>Schüler</del> gegen <del>die</del> <del>den</del> <del>Schulträgerschaft</del>, <del>die</del> <del>den</del> <del>Trägerschaft</del> <del>der</del> <del>s</del> <del>Schulverkehrs</del> <del>Beförderung</del> oder das Land.</p> | <p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p>                                |
| <p><b>Zweiter Teil</b><br/><b>Bildungstarif</b></p> <p><b>§ 15</b><br/><b>Bildungstarif</b></p> <p>(1) Der Bildungstarif wird Schüler*innen der Klassenstufe 11-13 der allgemeinbildenden Schulen sowie allen</p>   | <p><del><b>Zweiter Teil</b></del><br/><del><b>Bildungstarif</b></del></p> <p><del><b>§ 15</b></del><br/><del><b>Bildungstarif</b></del></p> <p><del>(1) Der Bildungstarif wird Schüler*innen der Klassenstufe 11-13 der allgemeinbildenden Schulen sowie allen</del></p>  | <p><i>Der Bildungstarif wird durch das Bildungsticket ersetzt.</i></p> |

|  |   |                                       |
|--|---|---------------------------------------|
| <p>Schüler*innen, die an einer Beruflichen Schule eine schulische Ausbildung absolvieren, gewährt.</p> <p>(2) Voraussetzung für die Gewährung des Bildungstarifes ist, dass der Wohnort der Schüler*innen im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt und dass die Wohnortgemeinde nicht die Gemeinde des Schulortes ist.</p> <p>(3) Für jede Fahrschüler*innen, die oder der den Bildungstarif in Anspruch nehmen, wird ein Pauschalbetrag in Höhe von 150,00 € pro Schuljahr erhoben.</p> | <p><del>Schüler*innen, die an einer Beruflichen Schule eine schulische Ausbildung absolvieren, gewährt.</del></p> <p><del>(2) Voraussetzung für die Gewährung des Bildungstarifes ist, dass der Wohnort der Schüler*innen im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt und dass die Wohnortgemeinde nicht die Gemeinde des Schulortes ist.</del></p> <p><del>(3) Für jede Fahrschüler*innen, die oder der den Bildungstarif in Anspruch nehmen, wird ein Pauschalbetrag in Höhe von 150,00 € pro Schuljahr erhoben.</del></p> |                                       |
| <p><b>§ 16</b><br/><b>Inkrafttreten</b></p> <p>Diese Satzung tritt am 01.08.2021 in Kraft. Gleichzeitig tritt die zurzeit geltende Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung in der Fassung vom 26.09.2017 mit der zuletzt erfolgten Änderung vom 19.12.2017 einschließlich aller vorherigen Versionen außer Kraft.</p>   | <p><b>Dritter Teil</b><br/><b>Inkrafttreten</b></p> <p><b>§ 16</b><br/><b>Inkrafttreten</b></p> <p>Diese Satzung tritt am <del>01.08.2021</del> ... in Kraft. Gleichzeitig tritt die zurzeit geltende Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung in der Fassung vom <del>26.09.2017</del> <b>16.06.2021 mit der zuletzt erfolgten Änderung vom 19.12.2017</b> einschließlich aller vorherigen Versionen außer Kraft.</p>                        | <p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p> |



## Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Änderung der Schulbeförderungssatzung

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>VO/2024/103</b>                                  | <b>Fraktionsantrag</b>    |
| öffentlich  | Datum: 12.03.2024         |
| <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und<br/>Mobilität</i> | Ansprechpartner/in:       |
|   | Bearbeiter/in: Tom Röhrig |

| Datum      | Gremium (Zuständigkeit)                      | Ö / N |
|------------|--|-------|
| 13.03.2024 | Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung) | Ö     |

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

### Beschlussvorschlag

Die Regelung in § 10 Abs. 2 Buchstabe b wird gestrichen.

### Sachverhalt

Ergibt sich aus dem Antrag.

### Relevanz für den Klimaschutz

### Finanzielle Auswirkungen

Ergibt sich aus dem Antrag.

### Anlage/n:

|   |   |
|---|---|
| 1 | Antrag_Bündnis 90_Die Grünen_Änderung der<br>Schulbeförderungssatzung |
|---|---|

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde**  
geschaeftsstelle@gruene-fraktion-rd-eck.de

An den Vorsitzenden des Regionalentwicklungsausschusses  
Herrn Godber Andresen

11. März 2024

**Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 13. März 2024**  
**TOP 6.1 Änderung der Schulbeförderungssatzung**

Sehr geehrter Herr Andresen,

die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragt folgende Änderung zur beabsichtigten Neufassung der Schulbeförderungssatzung:

**Die Regelung in § 10 Abs. 2 Buchstabe b wird gestrichen.**

**Begründung:**

§ 10 Abs. 2 Buchstabe b regelt den Eigenanteil für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen eins bis zehn, die nicht die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen. Dieser Eigenanteil soll nach dem vorgeschlagenen Entwurf doppelt so hoch sein im Vergleich zu dem Eigenanteil der Schülerinnen und Schüler, die die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen. Schülerinnen und Schüler, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen, haben nach der Satzung lediglich dann Anspruch auf Erstattung der Beförderungskosten in Form eines Deutschlandtickets, wenn die Entfernung zur nächstgelegenen Schule in den Jahrgangsstufen eins bis vier 2 km und in den Jahrgangsstufen fünf bis zehn 4 km überschreitet.

Da die Beförderungskosten in Form der Ausgabe eines Deutschlandtickets übernommen werden, dessen Kosten **kilometerunabhängig** anfallen, entstehen durch den Besuch der nicht nächstgelegenen Schule **keine zusätzlichen Kosten**. Eine Verdoppelung des Eigenanteils ist aus diesem Grund nicht gerechtfertigt. Die Streichung der Regelung in § 10 Abs. 2 Buchstabe b folgt hieraus.

Mit freundlichen Grüßen

Christine von Milczewski und Lukas Strathmann  
Fraktionsvorsitzende Bündnis 90/Die Grünen



## Satzungsentwurf über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket

|   |   |
|---|---|
| <b>VO/2024/089</b><br><br>öffentlich<br><br><i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i> | <b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b><br><br>Datum: 26.02.2024<br><br>Ansprechpartner/in: Loof, Madlin<br><br>Bearbeiter/in: Madlin Loof |
|   |   |

| Datum      | Gremium (Zuständigkeit)                       | Ö / N |
|------------|---|-------|
| 13.03.2024 | Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme) | Ö     |

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Sachverhalt

Für die Übernahme dieser Kostendifferenz des Kreises Rendsburg-Eckernförde für seine Schülerinnen und Schüler bedarf es einer rechtlichen Grundlage.

In der Anlage zu dieser Vorlage findet sich ein entsprechender Satzungsentwurf zur Kenntnisnahme.

Der Entwurf wird zur Beschlussfassung in die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 22.05.2024 gegeben.

#### Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbare

#### Finanzielle Auswirkungen

Die finanzielle Auswirkung ist variabel und ergibt sich aus der Höhe der Inanspruchnahmen. Pro Abonnement entsteht eine Kostendifferenz von 20€ monatlich.

#### Anlage/n:

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 1 | 2024-02-28_Entwurf Satzung BiTi |
|---|---------------------------------|



## **Satzung**

### **des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Übernahme der Differenzkosten für das sog. „Bildungsticket“ (rabattiertes Deutschlandticket)**

Basierend auf der Vereinbarung der Kommunalen Landesverbände und dem Land Schleswig-Holstein über die Einführung eines landesweit einheitlichen Bildungstickets, erkennt der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Übernahme der Kostendifferenz zwischen der Eigenbeteiligung an den monatlichen Kosten der berechtigten Schülerinnen und Schüler für Abonnements des Bildungstickets und dem regulären Preis eines Deutschlandtickets nach den Vorgaben dieser Satzung an.

#### **I. Voraussetzungen**

1. Die beantragende Person muss ihren Hauptwohnsitz im Gebiet des Kreises Rendsburg-Eckernförde haben.
2. Für die Beantragung des sog. „Bildungstickets“ (rabattiertes Deutschlandticket) berechnete Gruppen sind
  - Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen (Grund- und weiterführende Schulen, einschl. Oberstufe), die
  - Schülerinnen und Schüler an Förderzentren,
  - Schülerinnen und Schüler ohne Arbeitgeber an berufsbildenden Schulen,
  - Schülerinnen und Schüler an dänischen Schulen,
  - Schülerinnen und Schüler an anerkannten Ersatzschulen,
  - Schülerinnen und Schüler, die nach der Schulbeförderungssatzung des Kreises anspruchsberechtigt sind und ausschließlich freigestellte Schülerverkehre nutzen.
3. Nicht berechnete für die Beantragung eines sog. „Bildungstickets“ (rabattiertes Deutschlandticket) sind Schülerinnen und Schüler, die bereits anderweitig einen Anspruch auf Beförderung (z.B. nach der Satzung des Kreises über ...) oder anderweitige Rabattierungen (z.B. das Jobticket) haben.

#### **II. Verfahren**

Die Beantragung eines Bildungstickets erfolgt im Rahmen eines Abonnements mit einer Antragstellung online unter [www. ....](http://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de)

Mit Beantragung des Bildungstickets bei dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wird versichert, dass die begünstigte Person im Kreisgebiet lebt und zu einer der unter I. Nr. 2 aufgezählten Personengruppen gehört.

#### **III. Kostenübernahme durch den Kreis**

1. Der Kreis trägt die Kostendifferenz i.H.v. 20€ zwischen dem Eigenanteil der Schülerinnen und Schüler für das sog. „Bildungsticket“ (rabattiertes Deutschlandticket) und



den Kosten eines regulären Deutschlandtickets für diejenigen Schülerinnen und Schüler nach I.) 2.), die im Kreisgebiet leben gehen.

2. Sollten sich die Kosten für das Deutschlandticket ab dem 01.01.2025 über 49€ monatlich hinaus erhöhen, ergibt sich aus dieser Satzung kein Anspruch auf Übernahme von mehr als 20€ monatlichen Differenzkosten pro Abonnement des Bildungstickets durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde

#### **IV. Erhebung und Verarbeitung von Daten**

Zur Bearbeitung des Antrages auf Erteilung eines Abonnements für das Bildungsticket darf der Kreis folgende personenbezogene Daten verarbeiten und an seinen Vertriebsdienstleister zur Verarbeitung weitergeben:

1. Name, Vorname und Anschrift der Schülerin bzw. des Schülers,
2. bei minderjährigen Schülerinnen und Schülern die Namen, Vornamen und Anschrift der Eltern,
3. Geburtsdatum der Schülerin bzw. des Schülers,
4. die besuchte Schule und Klassenstufe,
5. Zu- und Abgangsdaten von der Schule.

Die Einwilligung antragstellenden Person zur Datenverarbeitung erfolgt bei Antragstellung.

#### **VI. Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am \_\_\_\_\_ in Kraft.

Rendsburg, den \_\_\_\_\_

Dr. Rolf-Oliver Schwemer  
Landrat



## remo: Fortführung des Projekts

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>VO/2024/005</b>                        | <b>Beschlussvorlage öffentlich</b> |
| öffentlich                                | Datum: 03.01.2024                  |
| <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i> | Ansprechpartner/in:                |
|   | Bearbeiter/in: Tonya Klatt         |

| Datum      | Gremium (Zuständigkeit)                      | Ö / N |
|------------|--|-------|
| 13.03.2024 | Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung) | Ö     |

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit** entfällt

### **Beschlussvorschlag**

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt die Verwaltung zu beauftragen, eine Verlängerung des Projektes *remo* bis zum 31.12.2026 mit der Firma Transdev umzusetzen.

### **Sachverhalt**

Das On-Demand-PAngebot *remo* in Rendsburg ist ein Kooperationsprojekt mit dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH. Das Pilotprojekt wurde mit Start zum August 2021 für den Zeitraum von drei Jahren aufgesetzt und läuft somit im August 2024 aus. Das Land Schleswig-Holstein hat die Kosten für die Software, Begleitforschung, den Projektmanager und das Marketing übernommen. Den Betrieb zahlt der Kreis Rendsburg-Eckernförde. Mit dem Auslauf des Projektzeitraums endet auch die Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein.

Zwischenzeitlich konnten auf Basis des für das Pilotprojekt *remo* eingerichteten Projektmanagements bei der NAH.SH und der beschafften On-Demand-Software weitere On-Demand-Verkehre im Land eingerichtet werden, die auf den im Rahmen der Umsetzung von *remo* geschaffenen Strukturen aufbauen konnten.

*remo* verkehrt derzeit Freitags und Samstags von 21.00-3.00 Uhr und Sonntags von 21.00-0.00 Uhr. Seit Betriebsstart hat *remo* (Stand 02.01.2024) 23.989 Passagiere mit 15.159 Fahrten befördert. Dies ergibt eine sog. Poolingquote - die Bündelung von Fahrtenfragen - von 1,8. Dies ist ein sehr guter Wert für On-Demand-Verkehre außerhalb von Metropolregionen. Die durchschnittliche Bewertung liegt bei 4,9 von 5 Sternen. Auf ein Wochenende gerechnet befördert *remo* in den 15 h Betriebszeit zwischen 200 und 300 Fahrgäste mit ca. 150 Fahrten.

Auch die Begleitforschung belegt, dass *remo* von den Bürgerinnen und Bürgern als

ein wichtiges und gutes Mobilitätsangebot wahrgenommen wird. Weitere Ergebnisse der Begleitforschung sind der Anlage zur Vorlage zu entnehmen.

Aus den Auswertungen geht auch hervor, dass *remo* die hohe Nachfrage nicht vollständig bedienen kann. Die durchschnittliche Angebotsquote von Januar bis September 2023 liegt bei 45 %, sprich mehr als jeder zweiten Fahrtenanfrage konnte kein Angebot unterbreitet werden. Ein entsprechende Testphase im September ergab eine Steigerung der Angebotsquote mit 7 Fahrzeugen auf 56 %, und dies trotz der insgesamt erhöhten Nachfrage aufgrund von Veranstaltungen im Testzeitraum (z. B. des SH Netz Cups). Insofern empfiehlt sich eine Fahrzeugausweitung auf 7 Fahrzeuge (bisher 5 Fahrzeuge) ab Januar 2025. Eine Beteiligung der Taxiunternehmen kann im Rahmen der Ausweitung geprüft werden.

*remo* wird von der Transdev Nord GmbH, dem Betreiber des Stadtverkehrs Rendsburg, betrieben, da dieser aufgrund des Stadtverkehrsvertrags das ausschließliche Recht zur Beförderung von Personen mit flexiblen Bedienformen (On-Demand-Verkehren) hat. Die Fahrzeuge wurden von der Transdev Nord GmbH beschafft und stehen in dessen Eigentum. Daher empfiehlt es sich die Fortführung des Projektes zunächst mit dem Auslaufen des Stadtverkehrsvertrags zu koppeln, welcher am 31.12.2026 endet.

### **Relevanz für den Klimaschutz**

Als Teil des ÖPNV trägt *remo* mit den überwiegend elektrisch betriebenen Fahrzeugen zum Klimaschutz bei.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Mittel für die Fortführung von *remo* bis Ende 2024 sind bereits in den Haushalt eingestellt. Es ist vorgesehen, die erforderlichen Mittel für die Verlängerung und die beabsichtigte Ausweitung (+ 2 Fahrzeuge) ab Januar 2025 in den Haushalt 2025 einzustellen.

### **Anlage/n:**

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| 1 | 2024_02_09_remo_Fortführung |
|---|-----------------------------|



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**

Der Landrat

# remo: seit 08.2021

23.989 Passagiere

15.159 Fahrten

124.385  
Fahrthanfragen 

86.588  
Besatzkilometer



1,8 Poolingroute

5 Fahrzeuge (4  
vollelektrisch/hybrid)

Barrierearm/  
barrierefrei

Ø 4,9 Sterne-  
Bewertung

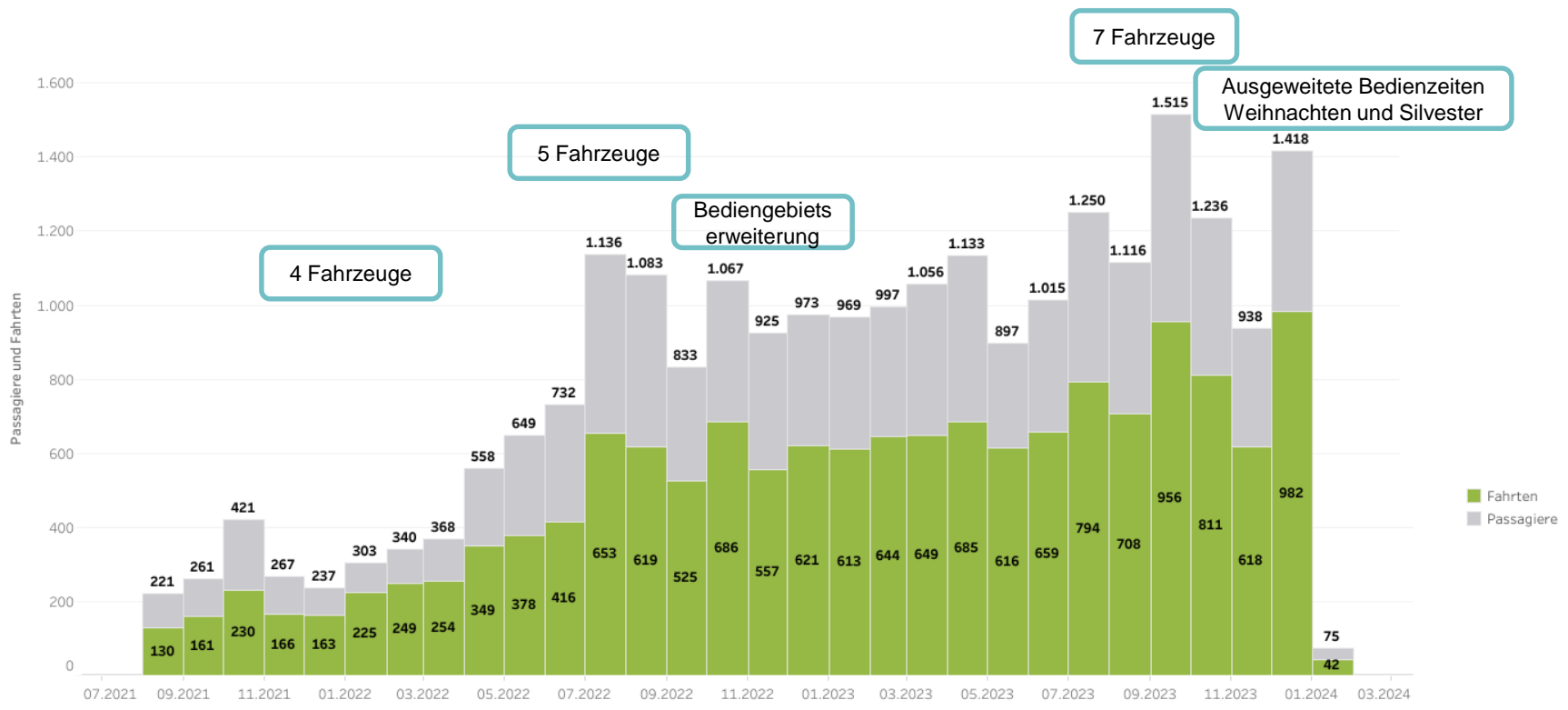
Stand 2.1.24

# remo: Hintergründe

- Kooperationsprojekt mit Land SH und NAH.SH 08.2021-08.2024
- Land SH: App, Begleitforschung, Projektmanager (Anthony Armiger II), Marketing
- Kreis Rendsburg-Eckernförde: Betrieb
- Betreiber:  
Transdev Nord GmbH



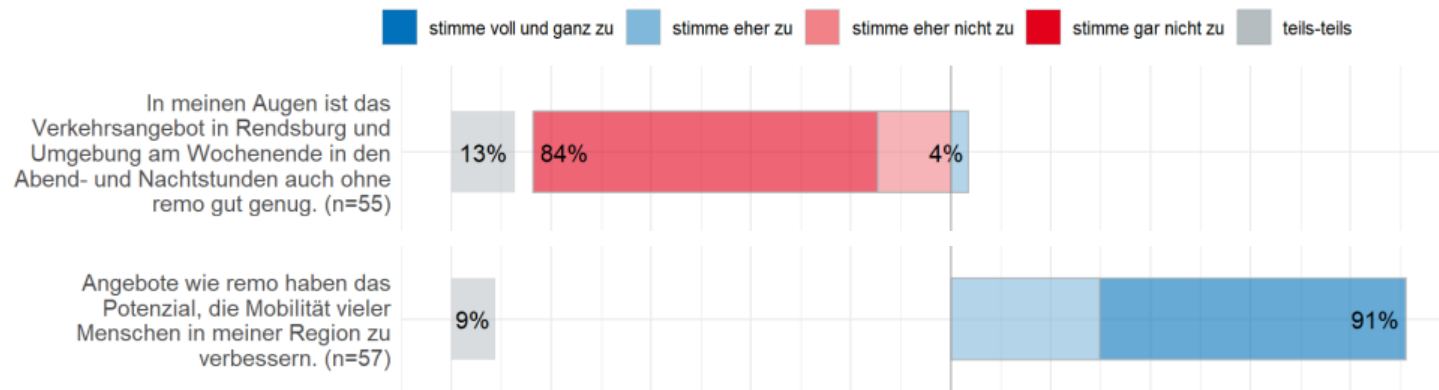
# remo: Entwicklung



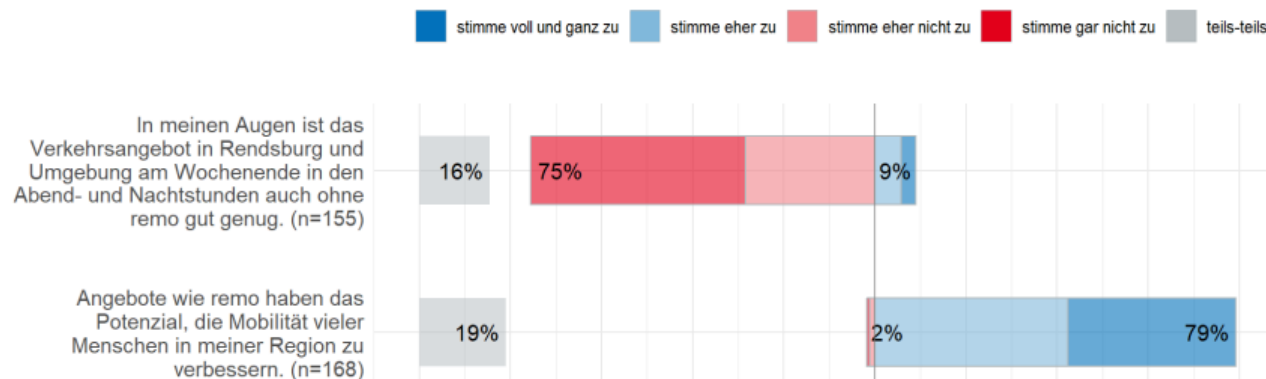
# remo: Begleitforschung



## Perspektiven Nutzerinnen und Nutzer



## Perspektiven Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer



# remo: Begleitforschung



## START UND ZIEL DER LETZTEN REMO-FAHRT

### START

Restaurant/ Imbiss

Zuhause

Bahnhof

Bar/ Club

das Zuhause von Verwandten/ Freunden/ Bekannten

Kultur (Konzert, Kino, Theater, etc.)

Veranstaltung wie Schützenfest, Volksfest, Kirmes, etc.

Anderes

### ZIEL

Bar/ Club

Restaurant/ Imbiss

Kultur (Konzert, Kino, Theater, etc.)

Bahnhof

remo (auch) als  
„Nachhause-  
bringer“

Zuhause

das Zuhause von Verwandten/ Freunden/ Bekannten

Anderes

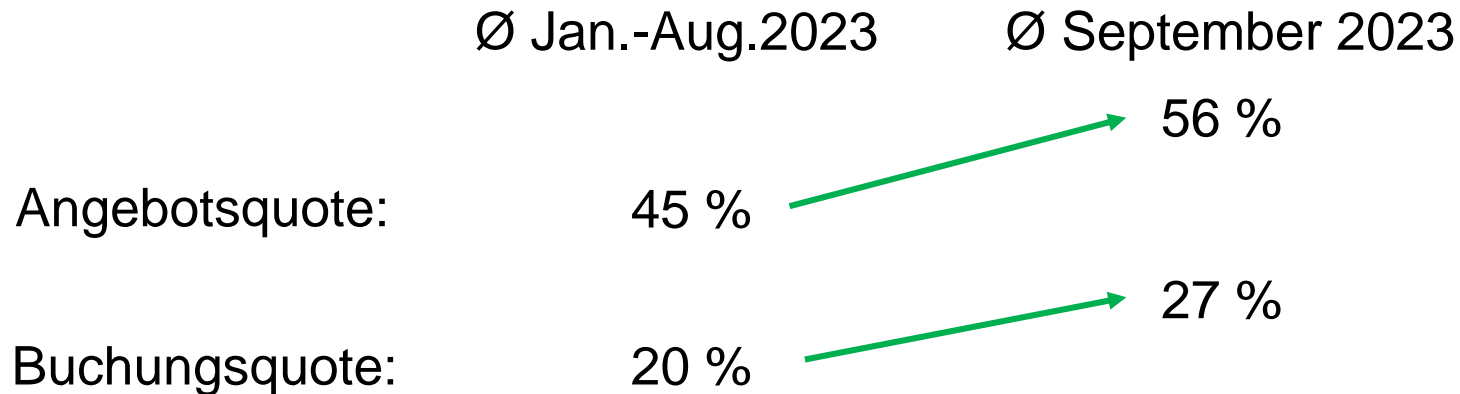
Veranstaltung wie Schützenfest, Volksfest, Kirmes, etc.



# remo: Fahrzeugausweitung?



- Testphase im September 2023: +2 Fahrzeuge  
\*u. a. SH Netz Cup im September → erhöhtes Fahrgastaufkommen



# remo: Weiterentwicklung



- Verlängerung bis 31.12.2026 (Auslauf Verkehrsvertrag Stadtverkehr Rendsburg)
- Ab Januar 2025 zwei zusätzliche Fahrzeuge

## Weiterentwicklung in Verbindung mit der NAH.SH

- Appwechsel im August 2024: Vollintegrierte NAH.SH App für eine intermodale Reisekette bei Fahrtanfragen





## Förderung von Digitalen Fahrgastinformations- Anzeigern (DFI): Förderrichtlinie

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>VO/2024/069</b>                        | <b>Beschlussvorlage öffentlich</b> |
| öffentlich                                | Datum: 19.02.2024                  |
| <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i> | Ansprechpartner/in:                |
|   | Bearbeiter/in: Tonya Klatt         |

| Datum      | Gremium (Zuständigkeit)                                   | Ö / N |
|------------|---|-------|
| 13.03.2024 | Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)              | Ö     |
| 18.03.2024 | Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung) | Ö     |

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung und Installation von Digitalen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI) für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beschließen.
2. Der Kreistag beschließt die Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung und Installation von Digitalen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI) für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

#### Sachverhalt

Digitale Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) zeigen die Abfahrt der Busse in Echtzeit an. Sie erhöhen die Sichtbarkeit des ÖPNVs in der Fläche, bieten einen niedrigschwelligen Zugang zum ÖPNV und erleichtern Umsteigebeziehungen für Fahrgäste. Somit erhöhen DFI-Anzeiger die Attraktivität des ÖPNVs.

Die 2020 seitens des Kreises beschafften DFI-Anzeiger in Rendsburg, Eckernförde und Hamdorf wurden als Pilotprojekt mit Bundes- und Landesmitteln gefördert. Als Antragsteller im Rahmen der Förderprogramme ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde Eigentümer dieser DFI-Anzeiger.

Um die Installation weiterer DFI-Anzeiger zu fördern übernimmt der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Beschaffung, zu der u. a. die Ausschreibung und der Aufbau der notwendigen Infrastruktur zählt, und Installation der DFI-Anzeiger, inkl. der dafür anfallenden Kosten. Der Unterhalt der Anzeiger soll seitens der Gemeinden

erfolgen, da dies in der Fläche und bei dem zu erwartenden Anstieg der Anzahl für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einen hohen Verwaltungsaufwand, z. B. durch das regelmäßige Ablesen des Stromzählerstands, erzeugen würde.

Die Verwaltung sieht die Installation von DFI-Anzeigern an ca. 25 Knoten- und Umsteigepunkten, wie z. B. an Bahnhöfen, vor. Die Standorte wurden priorisiert. Die Förderrichtlinie ist nicht an die Priorisierungsliste gebunden, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Die Verwaltung plant die Installation von ca. 5 DFI-Anzeigern pro Jahr.

### **Relevanz für den Klimaschutz**

Durch ein attraktives ÖPNV-Angebot kann der Individualverkehr verringert werden, wodurch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert wird.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die für 2024 notwendigen Mittel in Höhe von 50.000 € sind bereits in den Haushalt eingestellt. Für die folgenden Jahre werden jeweils Mittel für die vorgesehenen Standorte eingestellt.

### **Anlage/n:**

|   |  |
|---|--|
| 1 | 2024_02_20_Förderrichtlinie_DFI-Anzeiger |
|---|--|

# **Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung und Installation von Digitalen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI) für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg - Eckernförde**

## **PRÄAMBEL**

Im Rahmen des Ausbaus des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und im Kontext seiner Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion fördert der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Beschaffung und Installation von DFI-Anzeigern an Knoten-, Umsteigepunkten und Bushaltestellen des ÖPNVs im Kreis Rendsburg-Eckernförde. So soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die Attraktivität des ÖPNVs gesteigert werden. DFI-Anzeiger erleichtern die Umsteigebeziehungen für Fahrgäste, erhöhen die Sichtbarkeit des ÖPNVs und bilden die Digitalisierung des ÖPNVs in der Fläche ab.

### **1. Verwendungszweck, Rechtsgrundlage**

- 1.1 Der Kreis Rendsburg-Eckernförde gewährt auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein in der jeweils gültigen Fassung sowie dieser Richtlinie, Zuwendungen für die Beschaffung und Installation von DFI-Anzeigern in Städten und Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde.
- 1.2 Ein Anspruch der Antragssteller auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **2. Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden

- 2.1 die Beschaffung und Installation von DFI-Anzeigern im Kreis Rendsburg-Eckernförde an Bushaltestellen mit besonderer Bedeutung. Die Bewilligungsbehörde beurteilt die besondere Bedeutung auf Basis folgender Parameter:
  - Umsteigebeziehung (Bahnhof/ZOB/Knotenpunkt)
  - Linienanzahl

- Taktfrequenz
- Anzahl Ein- und Aussteiger (soweit vorhanden)
- Erwartete zukünftige Bedeutung
- Besondere Merkmale in unmittelbarer Nähe (Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Alten-/Pflegeheim, Schulen, Kindergärten etc.).

2.2 Die Bewilligungsbehörde übernimmt die Beschaffung und Installation des DFI-Anzeigers.

2.3 Nach erfolgter Installation geht der DFI-Anzeiger in das Eigentum des Antragstellers über.

Die Bewilligungsbehörde achtet auf eine gerechte Verteilung der Mittel.

### **3. Zuwendungsempfänger**

Zuwendungsberechtigt sind Städte und Gemeinden sowie Ämter des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

Voraussetzungen der Gewährung einer Zuwendung sind, dass

- 4.1 die für die Förderung von DFI-Anzeigern vorgesehenen Flächen und Grundstücke sich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden. Trifft dies nicht zu, muss der Antragsteller über die vorgesehenen Flächen verfügen können (z. B. in Form eines Gestattungsvertrags, als Baulastträger, Grundbucheintrag etc.). Die für die Maßnahmen vorgesehenen Flächen müssen die Voraussetzung für eine Widmung im Sinne des jeweiligen Straßengesetzes als öffentlich genutzte Verkehrsfläche erfüllen.
- 4.2 die Installation des DFI-Anzeigers die Attraktivität und Sichtbarkeit des ÖPNVs im Kreis Rendsburg-Eckernförde erhöht.
- 4.3 das beantragte Vorhaben zu einem funktionstüchtigen, dem Standort angepassten, DFI-Anzeiger führt.

- 4.4 der Zuwendungsempfänger den geförderten DFI-Anzeiger nach seiner Fertigstellung eigenständig zu unterhalten und zweckentsprechend zu nutzen hat.
- 4.5 der Zuwendungsempfänger sicherzustellen hat, dass der geförderte DFI-Anzeiger jedem für diesen Bereich konzessionierten Verkehrsunternehmen, einschließlich der Bahnunternehmen, diskriminierungsfrei zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird.
- 4.6 zum Zeitpunkt der Bewilligung mit der Maßnahme noch nicht begonnen worden sein darf. Die Maßnahmen spätestens ein Jahr nach Bewilligung abgeschlossen werden können. Maßgeblich für die Gewährung der Fördermittel ist der Bewilligungsbescheid des Kreises Rendsburg-Eckernförde.
- 4.7 der Zuwendungsempfänger im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Installation unterstützt.

## **5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**

- 5.1 Die Zuwendungen werden als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.
- 5.2 Der Zuschuss beträgt 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- 5.3 Eigenleistungen der Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig.

## **6. Verfahren - Antragsstellung, Entscheidung, Prüfungsrecht**

- 6.1 Bewilligungsbehörde ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde.
- 6.2 Die Einstufung der Förderfähigkeit nach Nr. 2.1, der genaue Standort, sowie die Ausmaße des Anzeigers sollen vor Antragstellung mit der Bewilligungsbehörde abgestimmt werden.
- 6.3 Die Anträge sind in einfacher Ausfertigung mit den folgenden Unterlagen an den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu richten:

- Beschreibung des Vorhabens mit Darstellung des geplanten DFI-Anzeigers,
- Lageplan,
- Grundstückseigentümerübersicht,
- Erklärung über die Übernahme und eigenständigen Unterhaltung des DFI-Anzeigers,
- Ggf. Antragskopien auf Zuwendungen Dritter.

6.4 Die Förderung bereits begonnener Vorhaben ist ausgeschlossen.

6.5 Die Übergabe des DFI-Anzeigers an den Zuwendungsempfänger erfolgt nach der Endabnahme durch den Fördermittelgeber.

## **7. Inkrafttreten**

Diese Förderrichtlinie tritt zum 01.04.2024 in Kraft.

Rendsburg, XX.XX.2024

Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Der Landrat -

Dr. Rolf-Oliver Schwemer





## Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2035

|   |   |
|---|---|
| <b>VO/2024/014-02</b><br><br>öffentlich<br><br><i>FB 4 Soziales, Gesundheit und Infra-<br/>struktur</i> | <b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b><br><br>Datum: 05.02.2024<br><br>Ansprechpartner/in: Prof. Dr. Stephan Ott<br><br>Bearbeiter/in: Marvin Böttger |
|   |   |

| <i>Datum</i> | <i>Gremium (Zuständigkeit)</i>                | <i>Ö / N</i> |
|--------------|---|--------------|
| 13.03.2024   | Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme) | Ö            |

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit**

#### **Sachverhalt**

Der Sachverhalt ergibt sich aus der ursprünglichen Vorlage VO/2024/014. Die Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose wurden dem Regionalentwicklungsausschuss in der Sitzung am 31.01.2024 präsentiert. In der Sitzung am 13.03.2024 wird der Demografiebeauftragte exemplarische Schlussfolgerungen aus der Prognose vorstellen.

#### **Relevanz für den Klimaschutz**

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung wirkt sich mittelbar auch auf den Klimaschutz aus.

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Unmittelbar aus dem Schlussbericht keine

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

|   |   |
|---|---|
| 1 | Schlussbericht Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose<br>Kreis RD-ECK |
|---|---|

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

**Kleinräumige  
Bevölkerungs- und Haushaltsprognose  
Kreis Rendsburg-Eckernförde  
2022-2035**

**Schlussbericht**

**09. Januar 2024**

# **Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2035**

**Auftraggeber:**

Kreis Rendsburg-Eckernförde  
Der Landrat  
Fachbereich Soziales, Gesundheit und Infrastruktur –  
Demografiebeauftragter Marvin Böttger  
Postfach 905  
24758 Rendsburg

**Auftragnehmer:**

Gertz Gutsche Rümenapp GbR  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp  
Dipl.-Ing. Martin Albrecht  
B.Sc. Moritz Brandner

Hamburg/Berlin, 9. Januar 2024

---

---

## Inhaltsverzeichnis

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | Hintergrund und Aufgabenstellung.....                                      | 8  |
| 2.     | Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit.....                          | 10 |
| 2.1.   | Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2022.....                                 | 10 |
| 2.2.   | Vergleich mit den alten Prognoseergebnissen .....                          | 14 |
| 3.     | Datenbasis.....  | 17 |
| 4.     | Methodik Bevölkerungs- und Haushaltsprognose .....                         | 19 |
| 4.1.   | Bearbeitungsprozess.....   | 19 |
| 4.2.   | Untergliederung des Untersuchungsraumes .....                              | 20 |
| 4.3.   | Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung .....                            | 22 |
| 4.4.   | Methodik der Haushaltsprognose .....                                       | 28 |
| 4.5.   | Aussagekraft und Tragfähigkeit der Prognose .....                          | 29 |
| 5.     | Ergebnisse Bevölkerungsprognose .....                                      | 30 |
| 5.1.   | Beschreibung der Szenarien .....   | 30 |
| 5.1.1. | Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante.....                         | 31 |
| 5.1.2. | Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland .....               | 31 |
| 5.1.3. | Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland.....                     | 31 |
| 5.2.   | Ergebnisse auf Kreisebene .....  | 33 |
| 5.3.   | Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose .....                    | 41 |
| 5.3.1. | Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante.....                         | 41 |
| 5.3.2. | Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland .....               | 46 |
| 5.3.3. | Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland.....                     | 52 |
| 6.     | Ergebnisse Haushaltsprognose .....   | 57 |
| 6.1.   | Entwicklung im gesamten Kreis.....   | 57 |
| 6.2.   | Kleinräumige Entwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden.. | 60 |
| 7.     | Anhang.....  | 68 |

---

## Abbildungsverzeichnis

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden .....   | 10 |
| Abbildung 2  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (alternative Kategorien).....   | 11 |
| Abbildung 3  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Städte und Gemeinden .....   | 12 |
| Abbildung 4  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022).....                          | 13 |
| Abbildung 5  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022; alternative Kategorien) ..... | 13 |
| Abbildung 6  | Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022).....                          | 14 |
| Abbildung 7  | Unterschiedliche Varianten der Bevölkerungsvorausschätzung vs. Realentwicklung .....   | 15 |
| Abbildung 8  | Wanderungssalden des Kreises Rendsburg-Eckernförde: Prognose (Basisjahr 2020) und real.....  | 16 |
| Abbildung 9  | Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Generierung der Modellparameter .....   | 21 |
| Abbildung 10 | Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Ergebnisdarstellung .....   | 22 |
| Abbildung 11 | Grundstruktur Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung.....   | 23 |
| Abbildung 12 | Korrekturfaktoren Geburten .....   | 26 |
| Abbildung 13 | Korrekturfaktoren Sterbefälle .....  | 26 |
| Abbildung 14 | Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....  | 34 |
| Abbildung 15 | Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....  | 35 |
| Abbildung 16 | Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....  | 35 |
| Abbildung 17 | Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den drei betrachteten Szenarien .....  | 36 |
| Abbildung 18 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen.....  | 38 |
| Abbildung 19 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ) .....   | 38 |
| Abbildung 20 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen.....  | 39 |
| Abbildung 21 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ) .....   | 39 |
| Abbildung 22 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen.....  | 40 |

---

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| Abbildung 23 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ) .....  | 40 |
| Abbildung 24 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035.....                                | 42 |
| Abbildung 25 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 42 |
| Abbildung 26 | Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....   | 43 |
| Abbildung 27 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....         | 44 |
| Abbildung 28 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 ..... | 45 |
| Abbildung 29 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 45 |
| Abbildung 30 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 46 |
| Abbildung 31 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035.....                                | 47 |
| Abbildung 32 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 47 |
| Abbildung 33 | Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....   | 48 |
| Abbildung 34 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....         | 50 |
| Abbildung 35 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 ..... | 50 |
| Abbildung 36 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....   | 51 |
| Abbildung 37 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....   | 51 |
| Abbildung 38 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035.....                       | 53 |
| Abbildung 39 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 53 |
| Abbildung 40 | Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung .....   | 54 |
| Abbildung 41 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....         | 55 |

---

---

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Abbildung 42 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämter, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....     | 55 |
| Abbildung 43 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....      | 56 |
| Abbildung 44 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....      | 56 |
| Abbildung 45 | Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2022-2035.....  | 57 |
| Abbildung 46 | Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035.....   | 58 |
| Abbildung 47 | Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035.....   | 59 |
| Abbildung 48 | Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035.....   | 59 |
| Abbildung 49 | Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....                     | 61 |
| Abbildung 50 | Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 61 |
| Abbildung 51 | Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....                     | 62 |
| Abbildung 52 | Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 62 |
| Abbildung 53 | Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 .....                     | 63 |
| Abbildung 54 | Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035 .....  | 63 |
| Abbildung 55 | Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035.....    | 65 |
| Abbildung 56 | Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035..... | 65 |
| Abbildung 57 | Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035.....    | 66 |
| Abbildung 58 | Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035..... | 66 |
| Abbildung 59 | Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035.....    | 67 |

---

---

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| Abbildung 60 | Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 ..... | 67 |
| Abbildung 61 | Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung) .....          | 68 |
| Abbildung 62 | Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung) .....          | 69 |
| Abbildung 63 | Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035 (alternative Skalierung) ..... | 70 |



---

## 1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat eine flächendeckende kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Kreises erstellen lassen. Das Basisjahr dieser Prognose ist 2022, d.h. die Bevölkerung, die zum 31.12.2022 ihren Erst- oder alleinigen Wohnsitz im kreisangehörigen Raum hatte. Den Prognosehorizont bildet das Jahr 2035. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Entwicklung der Bevölkerungszahl und der Bevölkerungsstruktur in den Städten und Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernfördes vorausgerechnet. Das dabei angewandte methodische Vorgehen sowie die erarbeiteten Ergebnisse sind in diesem Bericht zusammengefasst.

Bereits im Jahr 2017 hatte der Kreis Rendsburg-Eckernförde unser Büro mit der Erarbeitung einer kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose beauftragt. Diese basierte auf der im Juni 2016 von der Staatskanzlei sowie dem Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein veröffentlichten Bevölkerungsvorausberechnung für den Zeitraum 2014 bis 2030 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein auf Basis der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Bundes und der Länder.

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2022 ist günstiger verlaufen als dies auf Basis der Ergebnisse der im Jahr 2017 erarbeiteten Prognose angenommen werden konnte.<sup>1</sup>

Um für die weiteren fachlichen und politisch-planerischen Diskussionen in verschiedenen Handlungsfeldern hinreichend aktuelle Grundlagendaten zur künftigen Entwicklung in den einzelnen Teilräumen nutzen bzw. zur Verfügung stellen zu können, hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Erarbeitung einer aktuellen kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose beauftragt.

Diese greift auf Realdaten bis zum Jahr 2022 zurück und nutzt zudem Kennwerte aus einer im Juni 2022 veröffentlichten Bevölkerungsvorausberechnung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG) sowie des Statistikamtes Nord für die Kreisfreien Städte und Kreise Schleswig-Holsteins für den Zeitraum 2020 bis 2040.

Im Einzelnen wurden folgende Anforderungen an die Projektbearbeitung gestellt:

- Flächendeckende Erarbeitung einer kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für das gesamte Kreisgebiet, d.h. für alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden.
- Berücksichtigung aktueller bundes- und landesweiter Kennzahlen zu Wanderungsbewegungen und Lebenserwartung, altersspezifische Geburtenraten und Sterberaten sowie darauf aufbauende Modellrechnungen zur Haushaltsentwicklung.
- Berücksichtigung von Annahmen aus der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung 2020 bis 2040 des Statistikamtes Nord für die Kreise und kreisfreien Städte in

---

<sup>1</sup> Auch eine im Rahmen der Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes im Jahr 2020 unter Berücksichtigung von Realdaten bis zum Jahr 2018 erarbeitete aktualisierte Variante der Bevölkerungsvorausberechnung hat die Realentwicklung für die Jahre bis 2022 unterschätzt. Eine detailliertere Auseinandersetzung wird in Kapitel 2 beschrieben.

---

Schleswig-Holstein in Abstimmung mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde. Dies bezieht sich insbesondere auf Annahmen zu den Kreisgrenzen überschreitenden Zu- und Fortzügen aus den bzw. in die anderen (Land-)Kreise Deutschlands sowie zur natürlichen Bevölkerungsbilanz. Die Annahmen insbesondere zu den Zügen aus dem Ausland wurden nicht aus der Landesprognose übernommen.

- Berücksichtigung der vergangenen und zukünftig abzusehenden Neubaugebiete insbesondere bei den Wanderungsannahmen. Keine Fortschreibung von Sonderentwicklungen der Vergangenheit (z.B. aufgrund größerer Neubaugebiete) in die Zukunft.
- Analyse der Daten der Bevölkerungsstatistik auf der Ebene der Gemeinden, der Ämter sowie funktional zusammenhängender Teilräume
- Berücksichtigung von sonstigen „Sonderentwicklungen“ früherer Jahre bzw. bereits absehbarer zukünftiger Entwicklungen mit Einfluss auf die Prognoseergebnisse (z. B. Analyse der Auswirkungen der Flüchtlingszuwanderung auf die Wohnungsmarktentwicklung).
- Zusammenfassung der einzelnen Gemeindeergebnisse auf Ämterebene bzw. auf Ebene sinnvoller statistischer Teilgebiete bei der Ableitung von Modellparametern, der Darstellung und Veröffentlichung von Ergebnissen sowie deren Bewertung.

## 2. Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit

### 2.1. Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2022

Die Bevölkerungszahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist im Zeitraum von 2011 bis 2022 um mehr als 10.000 Personen um +3,8% angestiegen. Angewachsen ist insbesondere die Anzahl der 80-Jährigen und Älteren (+64,6%). Deutliche Zuwächse haben sich zudem in den Altersklassen der 50 bis unter 65-Jährigen (+22,7%) bzw. der unter 6-Jährigen vollzogen (+13,3%). Rückläufig war hingegen die Bevölkerungszahl bei den 30 bis unter 50-Jährigen (-15,5%) und bei den 6 bis unter 18-Jährigen (-8,6%).

Wie die folgende Abbildung 1 zeigt, hatten im betrachteten Zeitraum nahezu alle Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen. Einzig im Amt Dänischenhagen (-0,3%) sowie in Eckernförde (-1,5%) ist die Bevölkerungszahl zwischen 2011 und 2022 zurückgegangen.

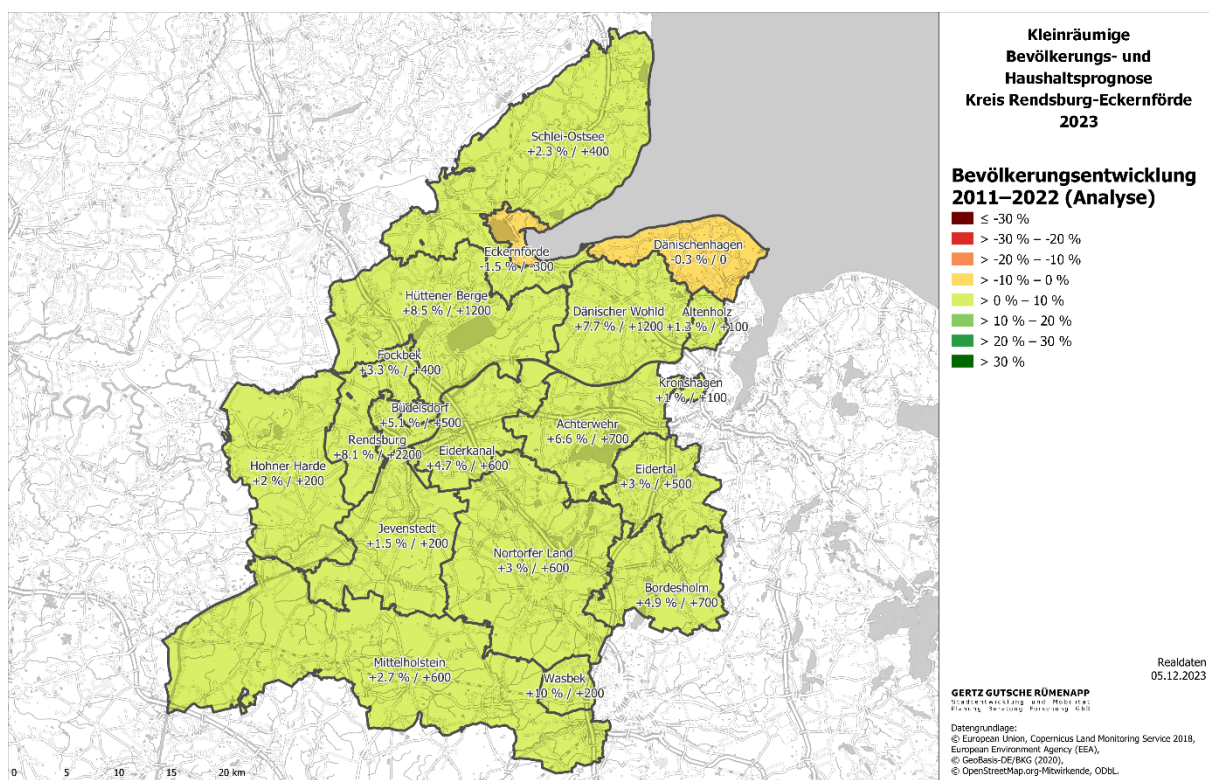


Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden

Die für die vorstehende Abbildung 1 genutzte Einteilung in Kategorien mit einer Breite von 10%-Punkten ist gut geeignet, um eine Vergleichbarkeit mit der in Abbildung 3 in identischen Kategorien eingefärbten Städten und Gemeinden zu ermöglichen. Unterschiede zwischen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden werden jedoch durch die Einfärbungen kaum sichtbar. Bei Einfärbung nach Kategorien mit einer Breite von 5%-Punkten zeigt sich, dass die Bevölkerungszahl in der Gemeinde Wasbek (+10%), im Amt Hüttener Berge (+8,5%), in

Rendsburg (+8,1%) und im Amt Dänischer Wohld (+7,7%) relativ vergleichsweise stark angestiegen ist (vgl. Abbildung 2).

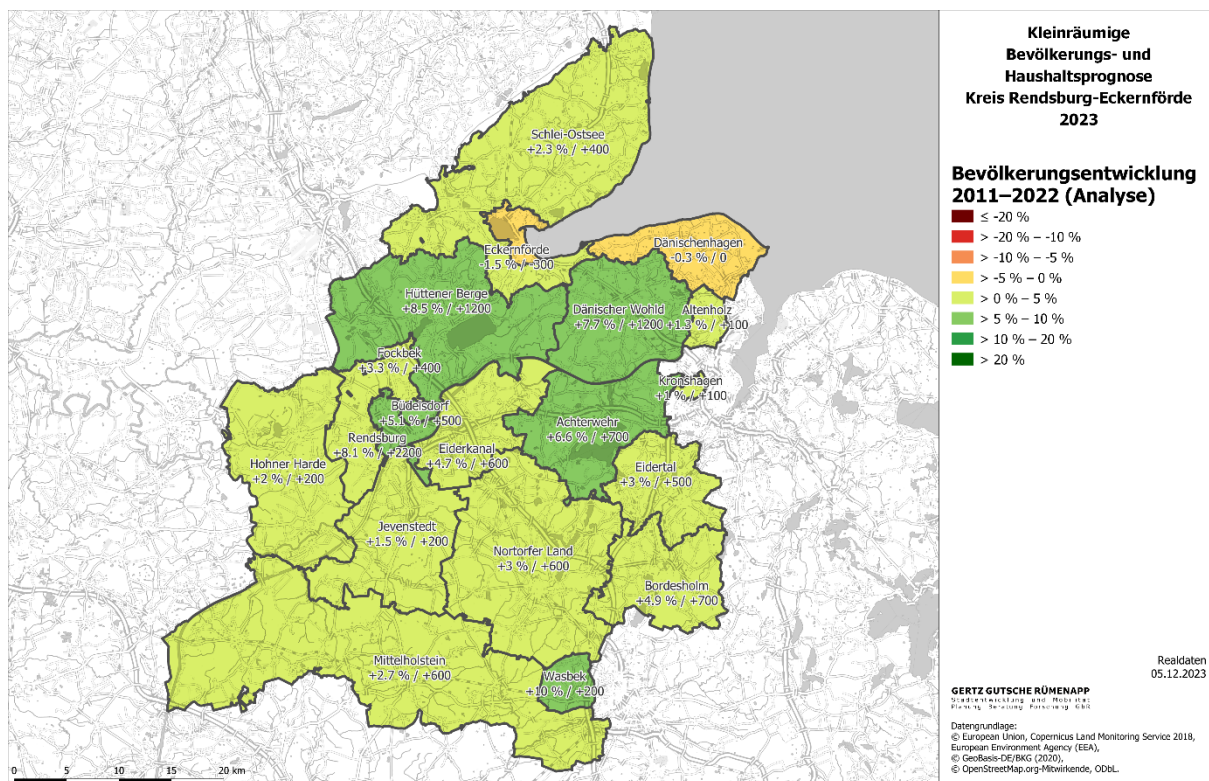


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (alternative Kategorien)

Die nachfolgende Abbildung 3 zeigt die kleinräumigen Unterschiede innerhalb der Ämter deutlich: Teilweise liegen Kommunen mit deutlichem Bevölkerungswachstum in unmittelbarer Nachbarschaft zu solchen mit nicht unerheblichen Bevölkerungsverlusten. Dies trifft sowohl auf sehr ländlich geprägte Teile des Kreisgebiets (z.B. westlicher Teil des Amtes Mittelholstein oder Amt Hohner Harde) als auch auf unmittelbar an die Landeshauptstadt Kiel angrenzende Ämter (Amt Achterwehr, Amt Eidertal) zu.

Wie sich ebenfalls aus Abbildung 3 ablesen lässt, ist insbesondere in der Gemeinde Borgstedt im Amt Hüttener Berge die Bevölkerungszahl dynamisch angewachsen (+34%). Bevölkerungsrückgänge in der Größenordnung von -15% und mehr haben sich in nur sehr wenigen kleinen Gemeinden vollzogen.

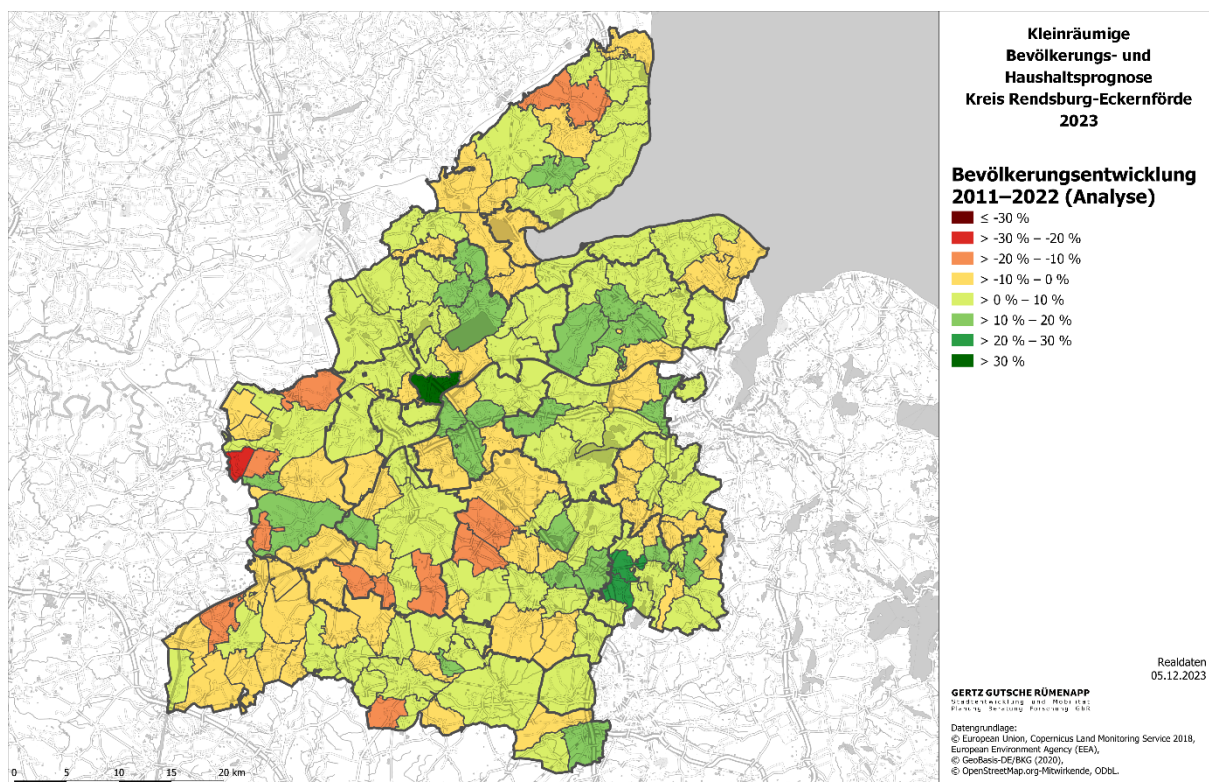


Abbildung 3 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Städte und Gemeinden

Die Bevölkerungsentwicklung des Jahres 2022 war insbesondere durch die durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ausgelösten Fluchtbewegungen geprägt. Im Laufe des Jahres 2022 sind insgesamt 2.610 Personen aus der Ukraine in den Kreis Rendsburg-Eckernförde zugezogen. Um nun die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde ohne diese Sondereffekte bewerten zu können, soll im Folgenden die Entwicklung ohne die Zuwanderungen aus der Ukraine in den Kreis Rendsburg-Eckernförde beschrieben und dargestellt werden.

Es zeigt sich, dass die Bevölkerungszahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde ohne Berücksichtigung der Zuwanderungen aus der Ukraine im Jahr 2022 im Zeitraum von 2011 bis 2022 um 7.523 Personen angewachsen ist (+2,8%). Ein relevanter Teil des Anstiegs der Bevölkerungszahl lässt sich insbesondere im Amt Schlei-Ostsee (+2,3% vs.+0,8%) sowie im Amt Hüttener Berge (+8,5% vs. +7,1%) auf die Zuwanderungen aus der Ukraine zurückführen. Demgegenüber ist die Entwicklung im Amt Hohner Harde kaum durch die Zuwanderungen aus der Ukraine geprägt (+2,0% vs. +1,6%).

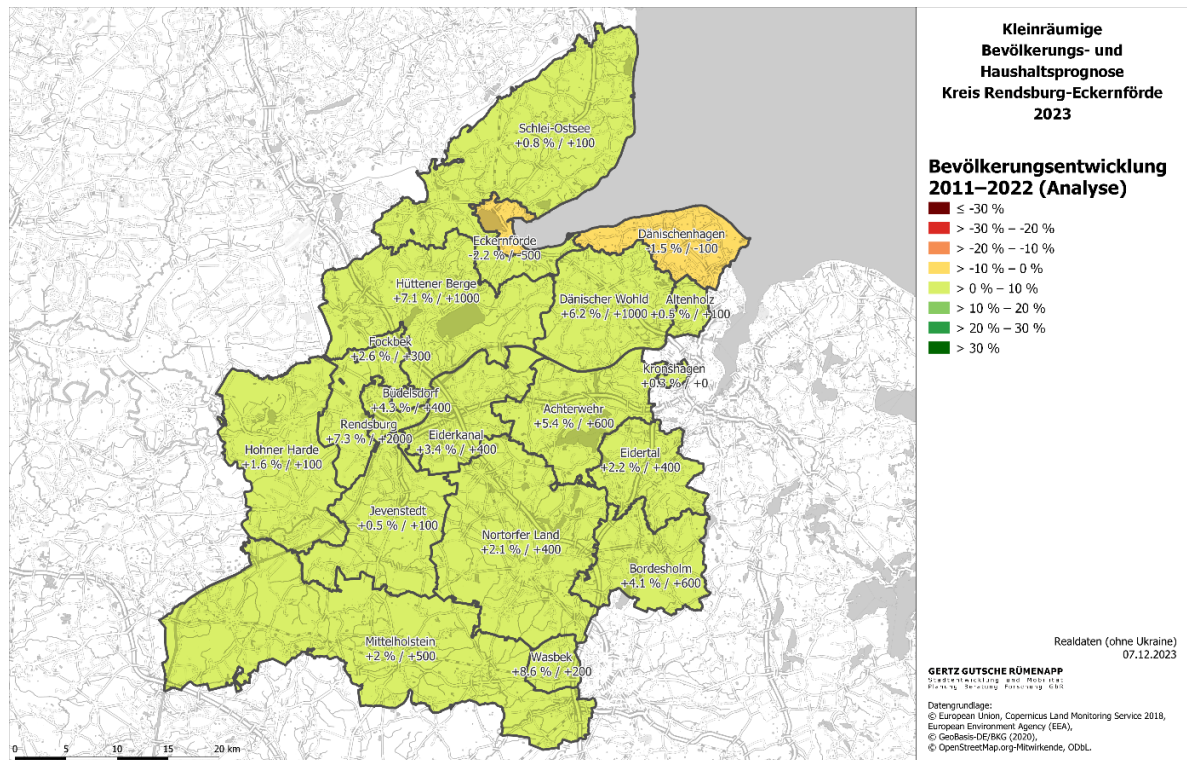


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022)

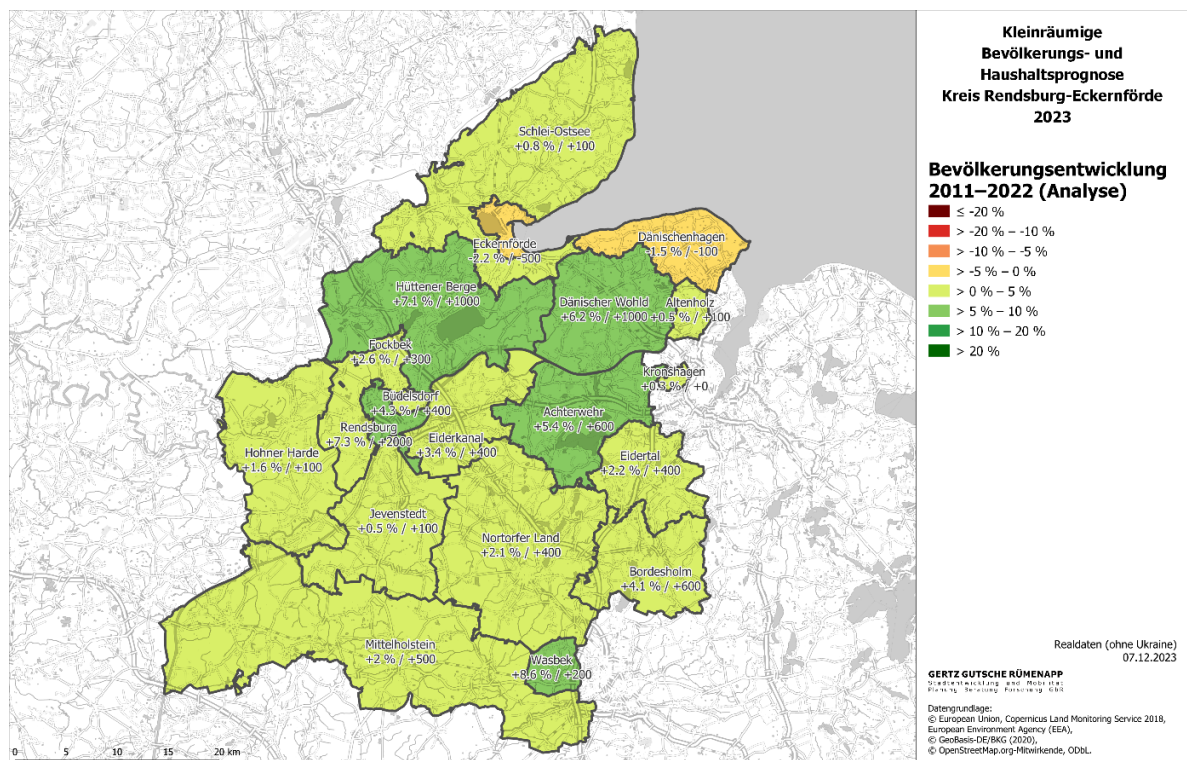


Abbildung 5 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022; alternative Kategorien)

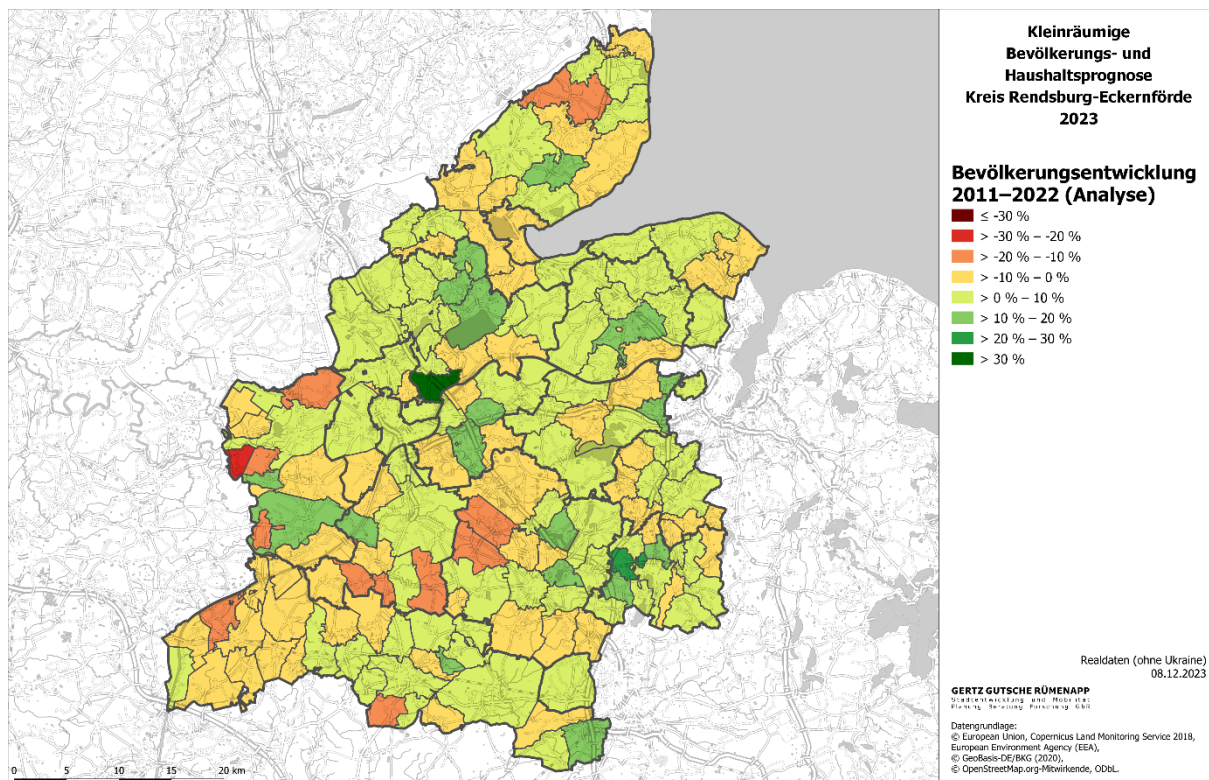


Abbildung 6 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022)

## 2.2. Vergleich mit den alten Prognoseergebnissen

Die Erkenntnis, dass die reale Bevölkerungsentwicklung die bisherigen Bevölkerungsprognosen übersteigt, bildet eine wesentliche Begründung für die Erarbeitung einer aktuellen Vorausschätzung. Dies wurde bereits in der Einleitung zu diesem Bericht angesprochen. Der Vergleich sowie Abweichungen in relevanter Größenordnung sollen in diesem Abschnitt beschrieben werden.

Dabei werden folgende Prognosevarianten untereinander sowie im Vergleich zur Realentwicklung eingeordnet:

- Prognose (Basisjahr 2014): Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030.
- Prognose (Basisjahr 2018 – Basisvariante): GGR (2021): Bevölkerungsvorausschätzung 2018-2030 – Basisvariante (erarbeitet im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes)
- Prognose (Basisjahr 2018 – optimistische Variante ): GGR (2021): Bevölkerungsvorausschätzung 2018-2030 – optimistische Variante (erarbeitet im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes)
- Prognose (Basisjahr 2020): MILIG (2022): Bevölkerungsvorausberechnung 2020 bis 2040 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein.

Folgende Aspekte lassen sich festhalten (vgl. dazu auch Abbildung 7):

- Die Bevölkerungszahl ist zwischen 2014 und 2018 in der Realität (gelbe Linie) stärker angestiegen als im Rahmen der Prognose mit dem Basisjahr 2014 vorausberechnet (grüne Linie).
- Auch die im Jahr 2021 im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes erarbeitete Prognosevarianten für das Prognosebasisjahr 2018 (orangefarbene und graue Linie) unterschätzen die reale Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2022.
- Sogar die Ergebnisse der aktuellsten, im Jahr 2022 veröffentlichten Bevölkerungsvorausberechnung des Landes mit dem Prognosebasisjahr 2020 (blaue Linie) bleibt hinter der Realentwicklung zurück.
- Damit übersteigt die reale Bevölkerungszahl im Jahr 2022 (278.979), die Prognose des Landes mit dem Basisjahr 2020 (275.366) um rund 1,3%, die optimistische Variante der Prognose mit dem Basisjahr 2018 (272.742) sogar um 2,3%.

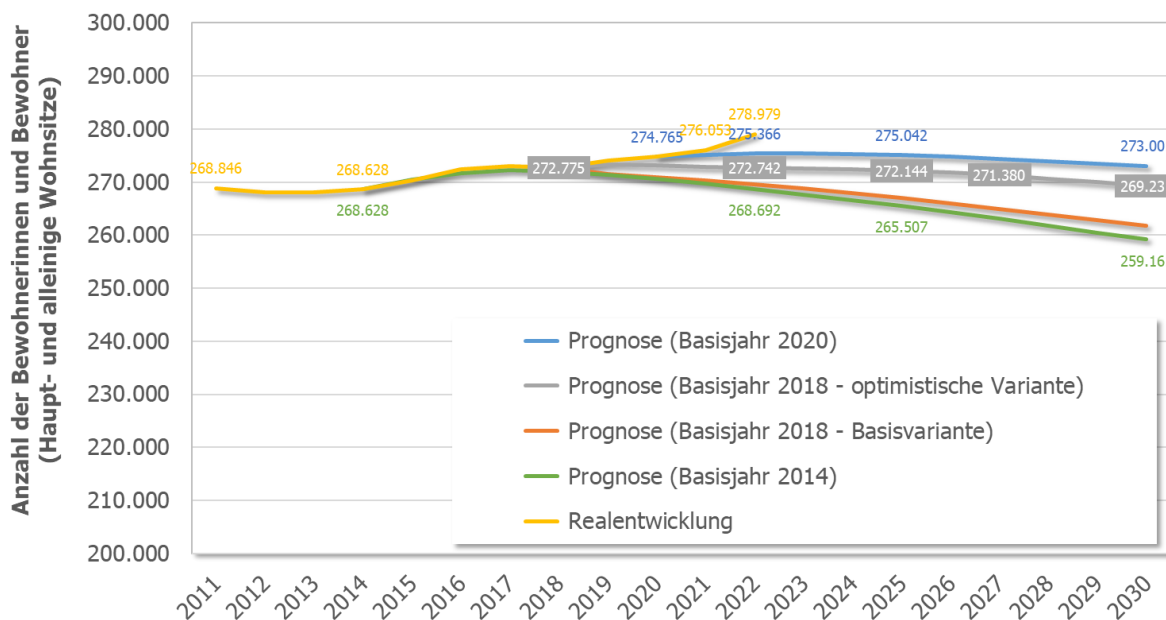


Abbildung 7 Unterschiedliche Varianten der Bevölkerungsvorausschätzung vs. Realentwicklung

Im Vergleich zur optimistischen Variante der Prognose mit dem Basisjahr 2018 übersteigt die reale Bevölkerungszahl im Jahr 2022:

- sehr deutlich um 7,5% bei den unter 6-Jährigen,
- bei den 6 bis unter 18-Jährigen um 4,4%,
- bei den 18 bis unter 30-Jährigen um 5,2%,
- bei den 30 bis unter 50-Jährigen um 2,6%.
- Bei den Altersklassen für die 50-Jährigen und Älteren zeigen sich hingegen nur sehr geringe Abweichungen (unter +/-1,5%).



Die Bevölkerungszahl für das Jahr 2022 übersteigt den Wert aus der aktuellen Prognose des Landes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde um etwa 3.610 Personen. Allerdings beträgt die Anzahl der Zuwanderungen aus der Ukraine in den Kreis Rendsburg-Eckernförde im Laufe des Jahres 2022 2.610 Personen. Somit hat die Prognose die Realentwicklung ohne die Fluchtbewegungen infolge des Krieges in der Ukraine lediglich um 1.000 Personen unterschätzt.

Wie die folgende Abbildung 8 zeigt,

- gehen die Prognoseannahmen für die Jahre 2021 und 2022 von positiveren Wanderungsbilanzen mit anderen Teilräumen der Bundesrepublik aus als in der Realität erreicht wurden.
- demgegenüber unterschätzt die Prognose die Wanderungsbilanzen mit Teilräumen außerhalb der Bundesrepublik sowohl für das Jahr 2021 als auch für das Jahr 2022 (vgl. Abbildung 8).

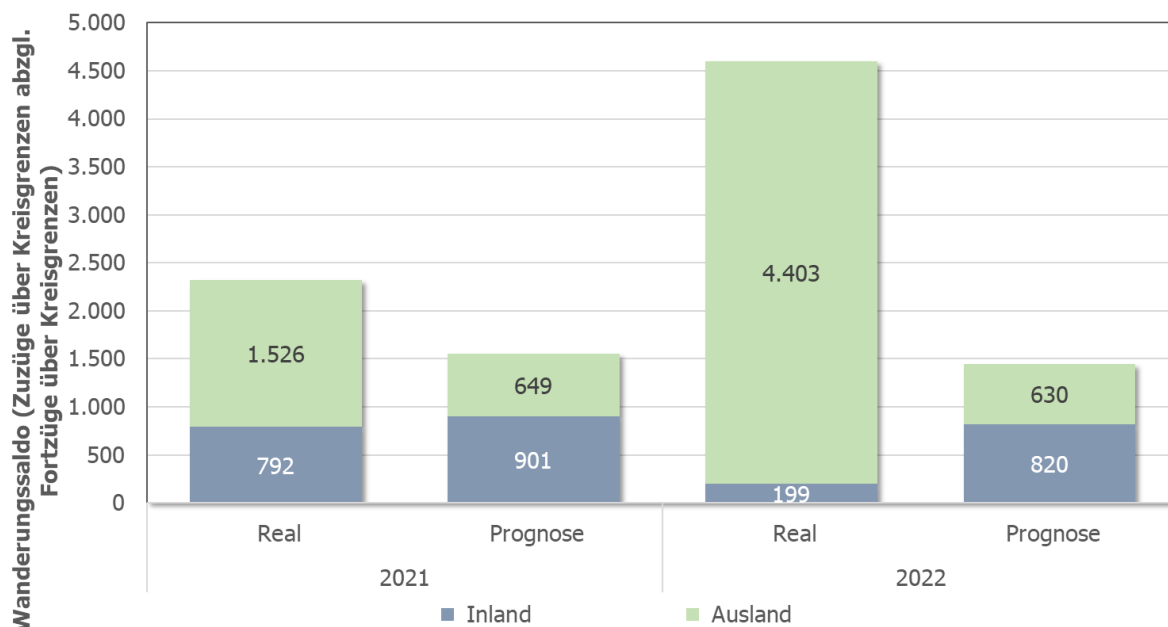


Abbildung 8 *Wanderungssalden des Kreises Rendsburg-Eckernförde: Prognose (Basisjahr 2020) und real*

---

## 3. Datenbasis

### Statistische Datengrundlagen

Als Datengrundlage für die Erstellung der kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wurden zunächst insbesondere die folgenden Daten des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein herangezogen:

- Bevölkerung in den Gemeinden nach Geschlecht und Altersjahren 2011-2022
- Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Geschlecht und Altersjahren 2011-2022
- Faktoren der Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden 2011-2022
- Zu- und Fortzüge über die Gemeinde- bzw. Kreisgrenzen nach Geschlecht und Altersgruppen 2011-2022
- Geburtenraten für das Land Schleswig-Holstein 2010-2022
- Sterbetafeln 2015/2017 und 2019/2021
- Zahl der Wohnungsfertigstellungen in den Gemeinden 2011-2022

Die Verwendung der Daten des Statistischen Amtes ist gegenüber der Verwendung anderer Datenquellen wie bspw. der Daten aus den Melderegistern der Ämter und Kommunen vorteilhaft, da

- die flächendeckende Abfrage und Aufbereitung der Melderegisterdaten aufgrund des notwendigen Abstimmungsaufwands sowie fehlender technischer Austauschstandards mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden ist,
- die Daten des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein die einzige konsistente Datengrundlage für den gesamten Kreis darstellen,
- der Vergleich mit den Ergebnissen der Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und Kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins bis 2040 des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der in der Vergangenheit bereits erarbeiteten Bevölkerungsvorausschätzungen alleine aufgrund der unterschiedlichen Bevölkerungsdaten für das Prognosebasisjahr nur sehr eingeschränkt möglich wäre.

---

## **Abfrage der Ämter und amtsfreien Kommunen**

Bei der Erarbeitung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sollen

- Neubaugebiete der Vergangenheit sowie
- für die Zukunft absehbare Siedlungsentwicklungsmaßnahmen bei den Wanderungsannahmen berücksichtigt und
- Sonderentwicklungen der Vergangenheit nicht in die Zukunft fortgeschrieben werden.

Diese Informationen lassen sich jedoch aus den Daten der amtlichen Statistik nicht ohne weiteres ableiten. Daher wurde im Rahmen des Projektes eine (schriftliche) Abfrage bei den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden durchgeführt, um Informationen zu folgenden Aspekten erfassen zu können:

- Bestehende oder geplante Gemeinschafts- und Sammelunterkünfte für Geflüchtete,
- strukturelle Veränderungen in der Vergangenheit (z.B. Schließung von Bundeswehrstandorten),
- größere Arbeitgeber (insbesondere, wenn sich größere Veränderungen bei der Anzahl der Beschäftigten ergeben haben bzw. absehbar ergeben werden),
- größere Siedlungsentwicklungsmaßnahmen/Wohnbauvorhaben in der Vergangenheit,
- geplante größere Siedlungsentwicklungsmaßnahmen/Wohnbauvorhaben in der Zukunft,
- Neubau von Seniorenwohneinrichtungen in der Vergangenheit bzw.
- geplante Neubauvorhaben zum Seniorenwohnen in der Zukunft.

Diese Informationen wurden bei der Erarbeitung der Prognose z.B. durch Anpassung von Wanderungsparametern berücksichtigt.

---

## 4. Methodik Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

Die in dieser Untersuchung erarbeitete kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde basiert auf einem von unserem Büro entwickelten und eingesetzten Computersimulationsmodell. Dieses Modell wurde in jeweils angepasster Form für Prognose- und Szenarienberechnungen in zahlreichen anderen Regionen und Landkreisen in Schleswig-Holstein und bundesweit eingesetzt. Für die Erarbeitung der Prognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde das Modell im Zuge der vorliegenden Untersuchung an die spezifischen Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Kreisgebiet angepasst.

Zur Beschreibung der Prognosemethodik werden im Folgenden zunächst die notwendige räumliche Untergliederung des Kreisgebiets, die Simulationsmodelle für die Bevölkerungs- und die Haushaltsprognose sowie die Analysen und Annahmen bzgl. der Modellparameter beschrieben. Abschließend wird in diesem Kapitel die generelle Aussagekraft und Tragfähigkeit einer kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose diskutiert.

### 4.1. Bearbeitungsprozess

Die Erarbeitung der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose erfolgte durch Anwendung eines an die spezifischen Bedingungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde angepassten Rechenmodells. Damit ist jedoch nur eine „Säule“ des Bearbeitungsprozesses beschrieben. Bei der Datenherleitung, dem Aufbau des Annahmengerüsts, der Szenarienbildung sowie der Einordnung und Schärfung der Rechenergebnisse erfolgte eine kontinuierliche Abstimmung mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden aus dem kreisangehörigen Raum:

- Über alle Phasen der Projektbearbeitung bestand ein regelmäßiger Kontakt zum Demografiebeauftragten des Kreises Rendsburg-Eckernförde.
- Vor allem zur Abstimmung von Wanderungsannahmen zu den Zu- und Fortzügen über die Grenzen des Bundesgebietes sind im Zeitraum der Projektbearbeitung zwei Abstimmungsgespräche mit dem Fachdienst Zuwanderung geführt worden (25.5.2023 und 16.11.2023).
- Die Ergebnisse des ersten Rechenlaufes der kleinräumigen Bevölkerungsprognose wurden im Rahmen eines gemeinsamen Gesprächstermins mit Vertreterinnen und Vertretern der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden am 9. Oktober 2023 diskutiert. Im Fokus des Austausches standen im Wesentlichen die Einschätzungen der kommunalen Ebene zu den Zuwanderungen in den kreisangehörigen Raum – insbesondere internationale Wanderungen, aber auch Zu- und Fortzüge aus bzw. in andere Teilräume der Bundesrepublik.

Die Hinweise und Einschätzungen aus diesen Abstimmungs- und Diskussionsterminen sind im Rahmen der Überarbeitung der Prognose berücksichtigt worden.

---

## 4.2. Untergliederung des Untersuchungsraumes

Das verwendete Bevölkerungssimulationsmodell sowie die ihm zugrundeliegenden Datenanalysen erfordern eine Untergliederung des Untersuchungsraums in mehrere Ebenen. Diese Untergliederung erfolgt in der Regel auf der Basis der administrativen Gliederung des Untersuchungsraums, so dass in den meisten Bundesländern Landkreise, Städte/eigenständige Gemeinden bzw. Zusammenschlüsse von Gemeinden zu Ämtern, Verwaltungsgemeinschaften etc. und schließlich die Gemeinden die drei Raumebenen bilden.

Auch in Schleswig-Holstein wird die administrative Untergliederung des Landes durch die genannten drei Raumebenen „Kreise“, „Ämter bzw. amtsfreie Kommunen“ und „Gemeinden“ gebildet. Für die kleinräumige Bevölkerungsprognose konnte diese Gliederungsstruktur grundsätzlich übernommen werden. Durch die Gebietsreformen sind in den vergangenen Jahren im Kreis Rendsburg-Eckernförde z.T. sehr große Ämter entstanden, in denen städtisch wie auch ländlich geprägte Gemeinden zusammengefasst sind. Um diesen unterschiedlichen Strukturen Rechnung zu tragen und damit eine ausreichende räumliche Differenzierung der Prognose sicherzustellen, wurden als 2. Raumebene Teilräume u.a. auf Basis der ehemaligen Ämterstrukturen definiert. Des Weiteren wurde die Gemeinde Wasbek mit den Gemeinden des ehemaligen Amtes Aukrug zu einem Teilraum zusammengefasst, um so eine ausreichende „statistische Masse“ **für die Ableitung von Modellparametern** zu erreichen. <sup>2</sup>

Für die kleinräumige Bevölkerungsprognose wurden somit die folgenden drei Ebenen definiert, auf die bei der weiteren Beschreibung der Prognosemethodik Bezug genommen wird:

1. Raumebene: Kreis Rendsburg-Eckernförde
2. Raumebene: 27 Teilräume
3. Raumebene: 165 Gemeinden

---

<sup>2</sup> Die für die Analysen sowie die Herleitung der Modellparameter verwendete räumliche Gliederung (vgl. Abbildung 9) ist bereits im Rahmen der Erarbeitung der kleinräumigen Bevölkerungsprognose im Jahr 2017 abgestimmt und verwendet worden. Diese Einteilung wurde nun als weiterhin zielführend bestätigt.

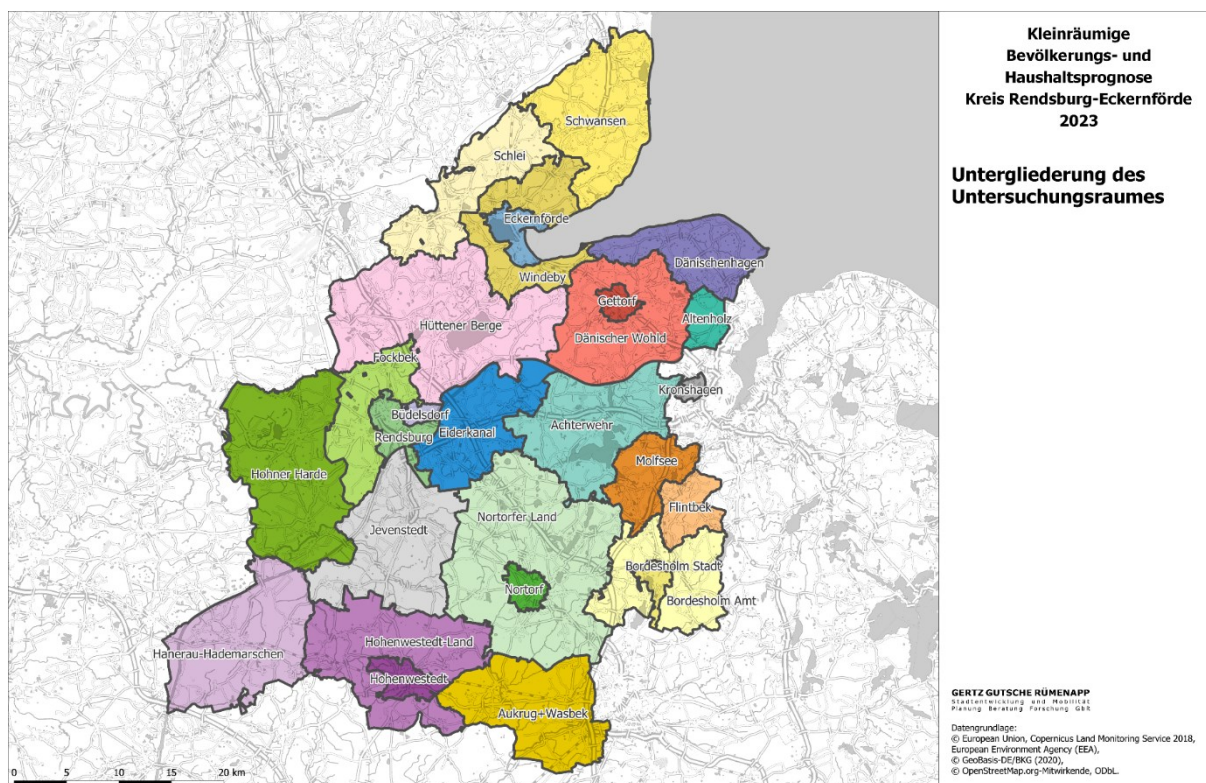


Abbildung 9 Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Generierung der Modellparameter

Während die vorstehend beschriebene (und in Abbildung 9 dargestellte) räumliche Gliederung für die Herleitung von Modellparametern gut begründet ist, erfolgt die Ergebnisdarstellung auf Ebene der offiziellen administrativen Gliederung des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Dies geschieht auf Wunsch des Auftraggebers.

Damit bilden **die amtsfreien Städte und Gemeinden sowie die Ämter die 2. Raumebene im Rahmen der Ergebnisdarstellung:**

- 6 amtsfreie Städte und Gemeinden und
- 13 Ämter<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Der Zusammenschluss der Ämter Flintbek und Molfsee zum Amt Eidertal zum 1. Juni 2023 wird bei der Ergebnisdarstellung berücksichtigt.

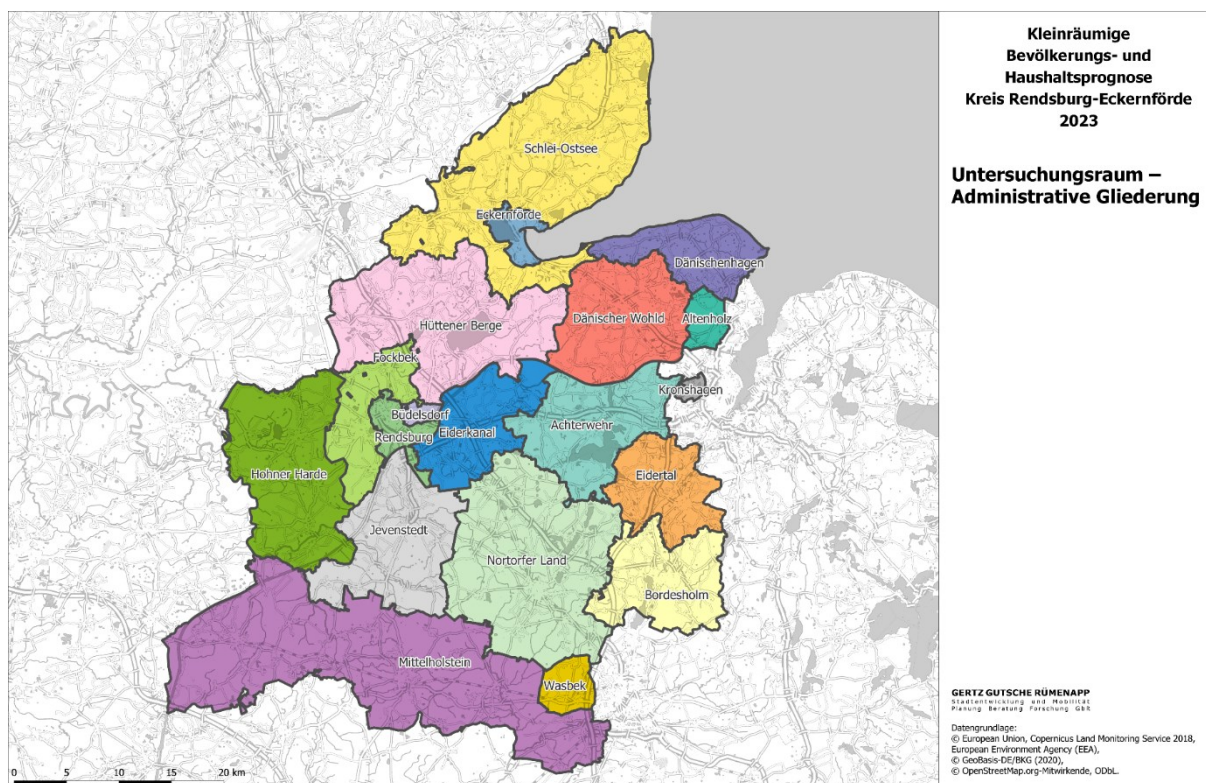


Abbildung 10 Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Ergebnisdarstellung

### 4.3. Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung

Zur Beschreibung der Methodik der Bevölkerungsprognose werden im Folgenden das verwendete Simulationsmodell, die durchgeführten Analysen der bisherigen Bevölkerungsentwicklung und die Ableitung der Modellparameter beschrieben.

#### Grundstruktur des Simulationsmodells

Das verwendete Simulationsmodell berechnet ausgehend vom Bevölkerungsstand am 31.12.2022 statistische Erwartungswerte für die jährlichen Veränderungen der Bevölkerung in den Gemeinden (3. Ebene) des Kreises Rendsburg-Eckernförde bis zum Jahr 2035. Die Bevölkerung wird dabei differenziert nach Geschlecht und Altersjahren (0-99 Jahre + 100 Jahre und älter), d.h. in Form sogenannter Bevölkerungskohorten fortgeschrieben. Der Ablauf des Simulationsmodells ist in der folgenden Abbildung am Beispiel eines Simulationsjahres dargestellt.

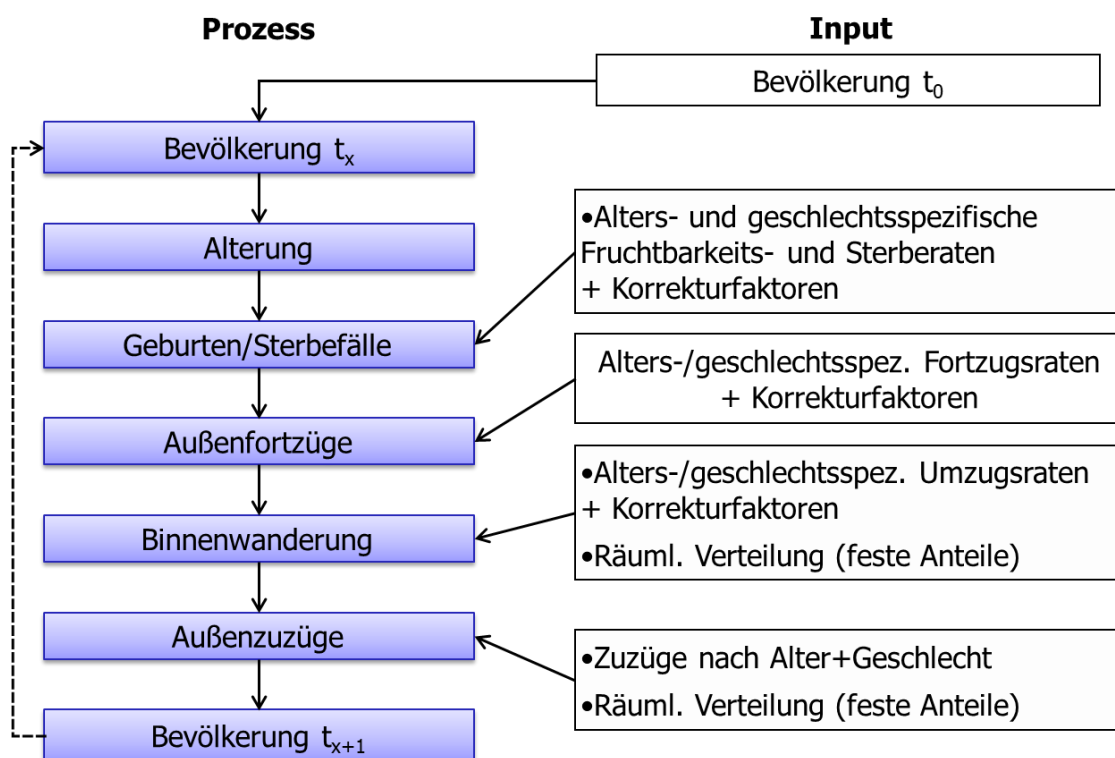


Abbildung 11 Grundstruktur Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung

Ausgehend von der Bevölkerungsstruktur des Ausgangsjahres wird im ersten Simulationsschritt zunächst die Alterung der Bevölkerung um ein Jahr durch eine einfache Fortschreibung der Kohorten abgebildet. Im Anschluss werden dann Erwartungswerte für die Geburten- und Sterbefälle anhand geschlechts- und altersspezifischer Fruchtbarkeits- bzw. Sterberaten berechnet. Regionale Unterschiede innerhalb des Kreises werden dabei mittels entsprechender Korrekturfaktoren für die Teilbereiche der 2. Raumebene berücksichtigt.

Aufbauend auf den beschriebenen Prozessen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung werden die verschiedenen Wanderungsbewegungen der Bevölkerung simuliert. Hierzu werden zunächst wiederum anhand von alters- und geschlechtsspezifischen Wahrscheinlichkeiten und räumlich differenzierten Korrekturfaktoren Erwartungswerte für die Zahl der Außenfortzüge<sup>4</sup> und die Zahl der Binnenumzüge<sup>5</sup> ermittelt. Während die Außenfortzüge im Anschluss einfach vom Bevölkerungsbestand abgezogen werden, müssen die Binnenumzüge noch auf die möglichen Umzugsziele (Teilbereiche der 2. Raumebene + Gemeinden) innerhalb des Kreises verteilt werden. Dies erfolgt anhand fester, geschlechts- und altersgruppenspezifischer Wahrscheinlichkeitsverteilungen. Gleiches gilt im Hinblick auf die räumliche Verteilung der

<sup>4</sup> Fortzüge aus einer Gemeinde über die Grenze des zugehörigen Kreises.

<sup>5</sup> Umzüge aus einer Gemeinde in eine andere Gemeinde desselben Kreises.



---

Außenzuzüger<sup>6</sup>, deren Zahl differenziert nach Geschlecht und Altersjahren für jedes Simulationsjahr vorzugeben ist.

Im Hinblick auf den Zuzug von Flüchtenden wurde das Simulationsmodell dahingehend erweitert, dass die Bevölkerungsentwicklung der im Prognosezeitraum zuziehenden von außerhalb der Bundesrepublik separat simuliert wird. Dieses erlaubt eine Differenzierung der Prognoseannahmen und Ergebnisse nach der nicht fluchtbeeinflussten Bevölkerungsentwicklung und der Bevölkerungsentwicklung der Flüchtenden im Kreis. Die Gruppe der Flüchtenden wurde dabei zusätzlich nach Personen aus der Ukraine und sonstigen Personen unterschieden.

Insbesondere die Unterscheidung der Simulation der Wanderungsbewegungen ist erforderlich, da insbesondere für die Ukraine-Flüchtenden von einem vollständig anderen Wanderungsverhalten auszugehen ist, das sich einer Prognose anhand von Vergangenheitsdaten entzieht. Durch die Differenzierung der Prognoseergebnisse können damit auch sehr leicht unterschiedliche Szenarien der räumlichen Verteilung der Flüchtenden im Kreis betrachtet werden.

Bei der Simulation der Bevölkerungsentwicklung der Ukraine-Flüchtenden werden mit Ausnahme der Außenfortzüge und Binnenwanderung alle oben dargestellten Simulationsschritte durchlaufen.

### **Generierung der Modellparameter**

Wie in den vorangegangenen Erläuterungen deutlich wurde, sind als Grundlage für das Simulationsmodell diverse Modellparameter wie Geburten-, Sterbe- und Wanderungsraten, Zielverteilungen für die Wanderungsbewegungen sowie räumlich differenzierte Korrekturfaktoren festzulegen bzw. zu bestimmen. Für die kleinräumige Bevölkerungsprognose wurden diesbezüglich insbesondere die folgenden Daten des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein herangezogen:

- Bevölkerung in den Gemeinden nach Geschlecht und Altersjahren 2011-2022
- Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Geschlecht und Altersjahren 2011-2022
- Faktoren der Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden 2011-2022
- Zu- und Fortzüge über die Gemeinde- bzw. Kreisgrenzen nach Geschlecht und Altersgruppen 2011-2022
- Geburtenraten für das Land Schleswig-Holstein 2010-2022
- Sterbetafeln 2015/2017 und 2019/2021

Aus diesen Statistiken wurden zunächst landesweite geschlechts- und altersspezifische Eintrittswahrscheinlichkeiten (Raten) für Geburten, Sterbefälle, Binnenumzüge und Außenfortzüge entnommen bzw. abgeleitet.

Darauf aufbauend wurden zur Abbildung der regionalen Unterschiede innerhalb des Kreises für die einzelnen Teilbereiche der 2. Raumbene spezifische Korrekturfaktoren berechnet.

---

<sup>6</sup> Zuzüge in eine Gemeinde über die Grenze des zugehörigen Kreises.

---

Hierzu wurden für die einzelnen Teilbereiche die realen Geburten-, Sterbe- und Fortzugszahlen der Jahre 2018-2022 den anhand der landesweiten Raten „modellmäßig“ berechneten Erwartungswerten gegenübergestellt. Diese Modellkalibrierung konnte nur auf der 2. Raumebene durchgeführt werden, da viele Gemeinden (3. Raumebene) eine für solche Analysen zu kleine „statistische Masse“ aufweisen.

Für die Geburten- und Sterbehäufigkeiten wurden dabei jeweils einheitliche, d.h. nicht weiter nach Geschlecht und/oder Altersgruppen differenzierte Korrekturfaktoren ermittelt. Für die Fortzugshäufigkeiten wurden hingegen geschlechts- und altersgruppenspezifische Korrekturfaktoren (12 Gruppen) abgeleitet und in das Simulationsmodell eingespeist (vgl. Tabelle 3 im Anhang).

Die ermittelten bzw. für die Prognose angenommenen Korrekturfaktoren sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Werte sind wie folgt zu interpretieren: Teilbereiche mit einem Korrekturfaktor kleiner 1 wiesen in der Vergangenheit – im Vergleich zum Landesdurchschnitt – nur unterdurchschnittliche Geburten- oder Sterbehäufigkeiten auf; Teilbereiche mit einem Faktor größer 1 waren hingegen durch überdurchschnittliche Geburten- bzw. Sterbehäufigkeiten in der Vergangenheit gekennzeichnet.

Die Ursachen für diese kleinräumigen Differenzen sind sehr vielfältig. Entsprechend den diesbezüglich vorliegenden allgemeinen Erkenntnissen aus der Demografieforschung dürften vor allem Unterschiede in den Lebensstilen, der wirtschaftlichen Lage, den konfessionellen Prägungen, zwischen städtischer und ländlicher Bevölkerung etc. verantwortlich sein. Da diese Faktoren auch sehr eng miteinander zusammenhängen, ist eine Isolierung ihrer einzelnen Wirkungen analytisch nur sehr schwer möglich und alleine auf der Basis der allgemeinen Daten der Bevölkerungsstatistik nicht durchführbar.

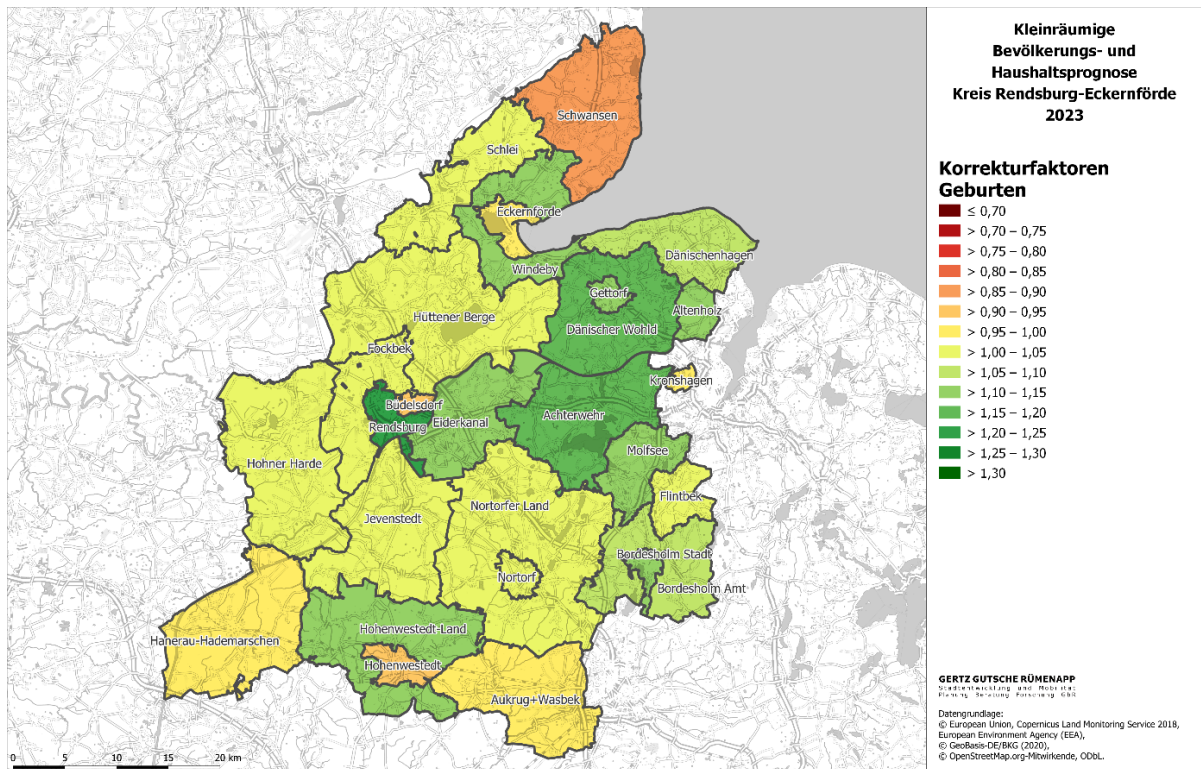


Abbildung 12 Korrekturfaktoren Geburten

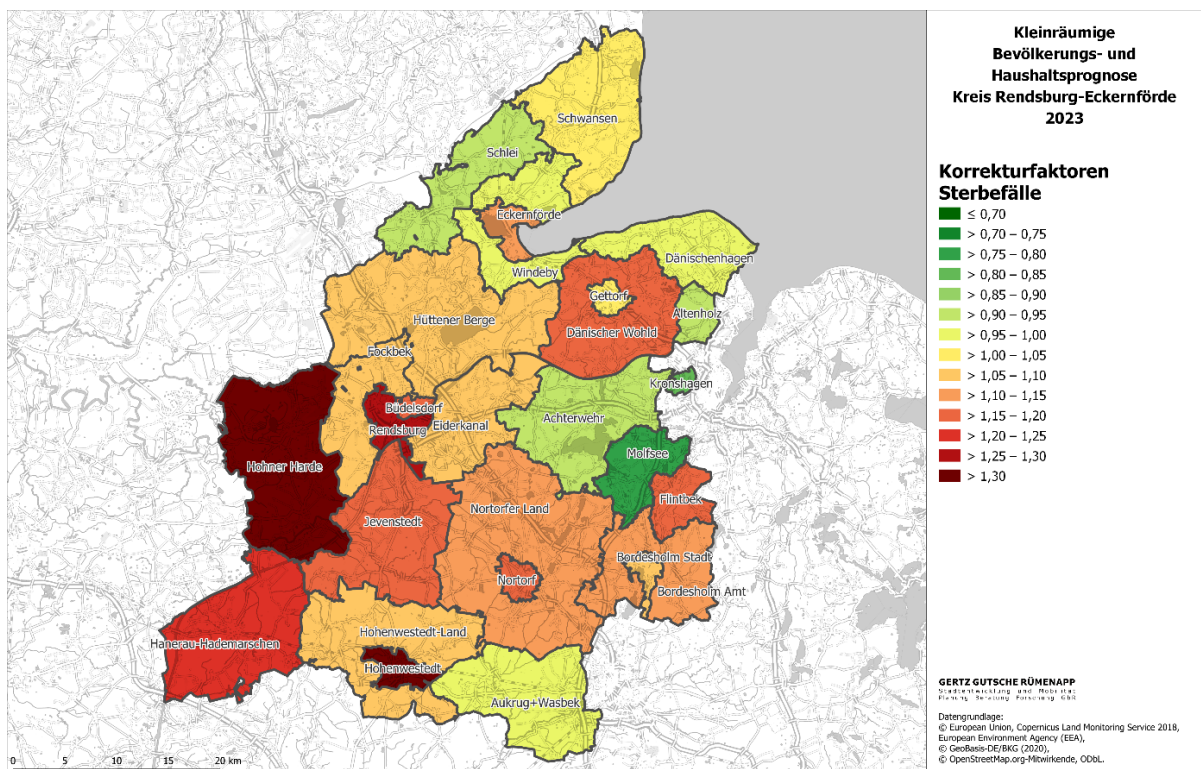


Abbildung 13 Korrekturfaktoren Sterbefälle

---

Die Zielverteilungen der Wanderungsbewegungen (Binnenumzüge und Außenzuzüge) wurden in einem zweistufigen Verfahren bestimmt. Der erste Schritt umfasste dabei die Ableitung von geschlechts- und altersgruppenspezifischen (12 Gruppen) Zuzugswahrscheinlichkeiten für die einzelnen Teilbereiche der 2. Raumebene aus den o. g. differenzierteren Wanderungsdaten. Diese Wahrscheinlichkeiten wurden dann in einem zweiten Schritt anhand des Mittelwerts der Gesamtzuzüge der Jahre 2017-2021 auf die Gemeinden (3. Ebene) der einzelnen Teilbereiche heruntergebrochen.

Für die Simulation der Bevölkerungsentwicklung der Flüchtenden wurden in Ermangelung spezifischer Erkenntnisse zum Geburten- und Sterbeverhalten der Geflüchteten die allgemeinen Geburten- und Sterberaten (s.u.) ohne räumliche Korrekturfaktoren angenommen.

### **Annahmen zur Entwicklung der Modellparameter im Prognosezeitraum**

Die Fortschreibung der Modellparameter bis zum Prognosehorizont 2035 orientiert sich an den Annahmen der aktuellen Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein (im Folgenden als „Landesprognose“ bezeichnet)<sup>7</sup>, die wiederum auf der 14. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder (KBV) beruht. Im Einzelnen werden die folgenden Annahmen übernommen:

- Konstante Geburtenraten bis 2035
- Lineares Absinken der Sterbeziffern bis 2035, so dass entsprechend der Landesprognose die Lebenserwartung von männlichen Neugeborenen im Jahr 2040 um 3,3 Jahre und bei weiblichen Neugeborenen um 2,6 Jahre höher wäre als in den Jahren 2015-2017
- Konstante Binnenumzugs- und Außenfortzugsraten
- Konstanz der aus den Wanderungsdaten der Jahre 2017-2021 abgeleiteten Zielverteilungen bei Binnenumzügen und Außenzuzügen.

---

<sup>7</sup> vgl. Statistik Nord 2019

---

## 4.4. Methodik der Haushaltsprognose

Für die Erarbeitung der kleinräumigen Haushaltsprognose wird ein Haushaltsmitgliederquotenverfahren verwendet. Haushaltsmitgliederquoten geben an, mit welcher Wahrscheinlichkeit eine Person in Abhängigkeit ihres Alters einer bestimmten Haushaltsgrößenkategorie angehört.

Da in Deutschland keine laufende Haushaltsstatistik auf kleinräumiger Ebene geführt wird, konnten in der Vergangenheit die Haushaltsmitgliederquoten in der Regel nur aus großräumiger Erhebungen abgeleitet werden, die keine kleinräumige Differenzierung zulassen. Erst mit dem Zensus 2011 steht diesbezüglich eine empirisch abgesicherte kleinräumige Datenbasis zur Verfügung. Dabei werden allerdings im Zensus 2011 Wohnhaushalte abgebildet, d.h. dass alle Personen, die innerhalb einer Wohnung leben, als Mitglieder desselben Haushalts gezählt werden. Dabei werden auch Personen berücksichtigt, die lediglich mit ihrem Nebenwohnsitz am Ort der Wohnung gemeldet sind.

Für die vorliegende Untersuchung wurden daher zur Generierung der Haushaltsmitgliederquoten neben den Ergebnissen des Zensus 2011 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde, die kreisangehörigen Ämter und amtsfreien Kommunen sowie die kreisangehörigen Gemeinden auch die Ergebnisse des Mikrozensus 2019 für Schleswig-Holstein herangezogen. Aus letzterem stehen sowohl aktuelle Haushaltsmitgliederquoten für die Wohnbevölkerung als auch alleine für die Personen mit Hauptwohnsitz zur Verfügung.

Zur Generierung der Haushaltsmitgliederquoten wurden in einem ersten Schritt Quoten aus den Zensus 2011-Ergebnissen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde abgeleitet und anhand der Daten aus dem Mikrozensus für Schleswig-Holstein 2019 zeitlich fortgeschrieben.

Die somit ermittelten Quoten wurden dann in einem zweiten Schritt auf die unterschiedlichen Haushaltsstrukturen in den Ämtern ausdifferenziert. Hierzu wurden aus dem Zensus 2011 die Haushaltszahlen differenziert nach Altersgruppen und Haushaltsgrößen auf der Ebene der Ämter herangezogen.

Die somit räumlich ausdifferenzierten Quoten wurden im letzten Anpassungsschritt schließlich noch anhand der Anteile der verschiedenen Haushaltsgrößen in den einzelnen Gemeinden aus dem Zensus 2011 angepasst.

Im Ergebnis der drei skizzierten Arbeitsschritte liegen für jede Gemeinde altersjahrspezifische Haushaltsmitgliederquoten für die Haushaltsgrößenklassen 1-, 2-, 3-, 4- sowie 5- und mehr Personenhaushalte vor.

Die eigentliche Prognoseberechnung der Haushaltszahlen auf der Ebene der Städte und Gemeinden (differenziert nach Zahl der Haushaltsmitglieder) erfolgt in einem der kleinräumigen Bevölkerungsprognose nachgeschalteten Berechnungsmodul. In diesem werden die für die einzelnen Prognosejahre und Gemeinden ermittelten Bevölkerungsprognosewerte differenziert nach Alter mit den entsprechenden Haushaltsmitgliederquoten multiplikativ verknüpft. Die Haushaltsmitgliederquoten werden dabei über alle Prognosejahre konstant gehalten.

---

## 4.5. Aussagekraft und Tragfähigkeit der Prognose

Bezüglich der Aussagekraft und Tragfähigkeit der vorliegenden kleinräumigen Bevölkerungsprognose ist zunächst zu beachten, dass dieser grundsätzlich das Wenn-Dann-Prinzip zugrunde liegt. D. h. nur, wenn alle getroffenen Annahmen zu Geburten- und Sterberaten, den Wanderungsbewegungen, den Haushaltsmitgliederquoten etc. eintreten, wird sich die Bevölkerung in den Gemeinden auch wie errechnet entwickeln.

Aufgrund der Ableitung der Modellparameter und Prognoseannahmen aus den Vergangenheitsdaten der Bevölkerungsstatistik in Verbindung mit der Einbeziehung der laufenden bzw. geplanten Wohnungsbauvorhaben, ist die vorliegende kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose als eine **erweiterte Trendfortschreibung** zu charakterisieren. Dies bedeutet, dass – sofern aus der Ämterabfrage keine weitergehenden Informationen vorliegen – unterstellt wird, dass Gemeinden, die in der Vergangenheit in deutlichem Umfang neue Wohnungsbauflächen bereitgestellt haben und damit auch entsprechende Wanderungsgewinne realisieren konnten, auch in der Zukunft weitere Flächen für Neubauvorhaben bereitstellen werden. **Die vorliegende kleinräumige Bevölkerungsprognose berücksichtigt damit explizit nicht die örtliche Realisierbarkeit bzw. Einschränkungen von Bevölkerungszuwächsen** (z.B. aufgrund von Flächenmangel, fehlendem politischen Willen etc.).

Im Hinblick auf planerisch-politische Fragestellungen in den Gemeinden, Ämtern bzw. Kreisen sind die Prognoseergebnisse daher dahingehend zu interpretieren, dass sie in erster Linie eine Orientierung über die zukünftige kleinräumige Bevölkerungsentwicklung bieten, die bei weitgehender Beibehaltung der bisherigen Trends erwartet werden kann. D. h., dass die Ergebnisse sowohl hinsichtlich der Bevölkerungszahlen als auch der Bevölkerungsstrukturen (Geschlecht, Alter) vor allem die Richtung und das ungefähre Ausmaß der zukünftigen Entwicklungen in den einzelnen Gemeinden wiedergeben.

Dies gilt vor allem je kleiner, das betrachtete Bezugsgebiet ist, also je weniger Einwohner:innen es hat. Denn je kleiner das Gebiet ist, umso instabiler können dort die Bestimmungsfaktoren der Bevölkerungsentwicklung und damit umso größer die Ungenauigkeiten der Prognose sein. Während wir diesbezüglich die Tragfähigkeit der Prognose für die meisten Gemeinden als relativ gut einschätzen, dürfen die Ergebnisse bei kleineren Gemeinden (< 5.000 Einwohner) lediglich als Orientierungsgrößen angesehen werden, die einer weiteren sorgfältigen planerischen und politischen Bewertung bedürfen.

---

## 5. Ergebnisse Bevölkerungsprognose

Die kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird für drei unterschiedliche Szenarien berechnet. Dies geschieht deswegen, weil eine Abschätzung der Anzahl der Zuwanderungen aus dem Ausland für die kommenden Jahre zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer möglich ist. Daher erfolgt die Berechnung von Prognoseergebnissen in Varianten, um einen „Korridor der wahrscheinlichen Entwicklung“ annähern zu können.

Die für die einzelnen Szenarien getroffenen Annahmen werden in diesem Kapitel beschrieben (vgl. Abschnitt 5.1). Für alle Szenarien erfolgt danach zunächst eine Beschreibung der Ergebnisse auf Ebene des Kreises Rendsburg-Eckernförde (vgl. Abschnitt 5.2). Die Ergebnisse für die Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden werden dann nachfolgend in Abschnitt 5.3 zusammengefasst.

### 5.1. Beschreibung der Szenarien

Alle drei Berechnungsvarianten gehen von der Bevölkerungszahl und -struktur zum 31.12.2022 aus. Die Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der angenommenen Wanderungsbilanzen mit dem Ausland. Diese Annahmen werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Über alle Szenarien werden jedoch identische Wanderungsbilanzen des Kreises Rendsburg-Eckernförde mit anderen Teilräumen der Bundesrepublik unterstellt. Diese wurden aus den Annahmen der Prognose des Landes abgeleitet. Demnach ist die Wanderungsbilanz des Kreises mit anderen Teilen Deutschlands im Betrachtungszeitraum 2023 bis 2035 durchgehend positiv. Die Anzahl der Zuzüge in den Kreis übersteigt damit die Anzahl der Fortzüge aus dem Kreisgebiet durchgehend. Die angenommene positive Wanderungsbilanz ist jedoch rückläufig: Die Wanderungsgewinne gehen von rund +720 Personen im Jahr 2023 bis zum Jahr 2035 auf +330 Personen kontinuierlich zurück. Die Zielwahl der ins Kreisgebiet zuziehenden Personen wird über alle Szenarien konstant gehalten.

Für alle Szenarien werden identische Geburten- und Sterberaten angenommen. Geburten- und Sterbezahlen unterscheiden sich zwischen den Szenarien jedoch aufgrund der unterschiedlichen Bevölkerungszahlen und -strukturen infolge unterschiedlicher Wanderungsannahmen.

Im Folgenden erfolgt die Beschreibung der drei detailliert modellierten Szenarien:

- Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante
- Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland
- Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland

Die Annahmen für die drei Szenarien sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

---

### **5.1.1. Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante**

Für das *Szenario 1 – mittlere wahrscheinliche Variante* werden – wie vorstehend beschrieben – für den Kreis Rendsburg-Eckernförde die aus der Prognose des Landes abgeleiteten positiven Wanderungssalden mit anderen Teilräumen der Bundesrepublik angenommen.

Für die Jahre 2023 und 2024 wird von einem Wanderungsplus von jeweils 1.000 Personen jährlich aus der Ukraine ausgegangen. Zudem wird angenommen, dass in den Jahren 2025-2028 insgesamt die Hälfte der seit 2022 zugewanderten Ukrainer:innen zurückkehrt. Für die Jahre ab 2029 werden keine außergewöhnlichen Wanderungsbeziehungen mit der Ukraine mehr unterstellt.

Für die Wanderungsbilanz mit dem Ausland (ohne Ukraine) wird von einem jährlichen Wanderungsgewinn von +1.300 Personen im Zeitraum 2023-2035 ausgegangen. Dies entspricht dem Mittelwert des realen Wanderungssaldos mit dem Ausland in den Jahren 2019-2021.

### **5.1.2. Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland**

Die Annahmen zum Wanderungssaldo mit anderen Teilen Deutschlands bzw. der Ukraine entsprechen im *Szenario 2 – Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland* denen des Szenarios 1.

Das Szenario 2 unterstellt, dass der Wanderungssaldo mit dem Ausland (ohne Ukraine)

- für die Jahre 2023 bis 2025 +2.000 Personen pro Jahr und
- ab dem Jahr 2026 +1.600 Personen beträgt.

Zur Einordnung: Der Wanderungssaldo mit dem Ausland über die Jahre 2015-2021 betrug etwa +1.000 Personen, für die Jahre 2019-2021 rund +1.300 Personen.<sup>8</sup>

### **5.1.3. Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland**

Die Annahmen zum Wanderungssaldo mit anderen Teilen Deutschlands bzw. der Ukraine entsprechen im *Szenario 3 – Geringere Zuwanderung aus dem Ausland* denen der Szenarien 1 und 2.

Für die Wanderungsbilanz mit dem Ausland (ohne Ukraine) wird von einem jährlichen Wanderungsgewinn von 1.000 Personen im Zeitraum 2023-2035 ausgegangen. Dies entspricht dem Mittelwert des realen Wanderungssaldos mit dem Ausland in den Jahren 2015-2021.

---

<sup>8</sup> Der Wanderungssaldomit dem Ausland lag im Jahr 2022 v.a. aufgrund des Angriffskriegs in der Ukraine mit +4.402 deutlich darüber (vgl. Abbildung 8).



*Tabelle 1 Zusammenfassung der Annahmen für die betrachteten Szenarien*

|   |           | Szenario 1:<br>Mittlere<br>wahrscheinliche<br>Variante  | Szenario 2:<br>Anhaltend hohe<br>Zuwanderung aus<br>dem Ausland | Szenario 3:<br>Geringere<br>Zuwanderung aus<br>dem Ausland |
|---|-----------|---|---|--|
| Natürlicher Bevölkerungssaldo<br>2023-2035                                |           | Abgeleitet aus Landesprognose,<br>angepasst an den Bevölkerungsstand im Ausgangsjahr<br>und in den Prognosejahren |   |  |
| Wanderungssaldo mit anderen<br>Teilräumen der Bundesrepublik<br>2023-2035 |           | übernommen aus Landesprognose   |   |  |
| Wanderungssaldo<br>mit der Ukraine  | 2023-2024 | +1.000 pro Jahr   |   |  |
|   | 2025-2028 | Fortzug von 50% der ab 2022 zugezogenen Ukrainer:innen<br>(gleichmäßig verteilt auf die Jahre 2025 bis 2028)      |   |  |
| Wanderungssaldo<br>mit dem Ausland<br>(ohne Ukraine)                      | 2023-2025 | +1.300 pro Jahr<br>(Mittelwert der<br>Jahre 2019-2021)  | +2.000 pro Jahr   | +1.000 pro Jahr<br>(Mittelwert der<br>Jahre 2015-2021)     |
|   | 2026-2035 |   | +1.600 pro Jahr   |  |

## 5.2. Ergebnisse auf Kreisebene

In der nachstehenden Tabelle 2 sind die wichtigsten Ergebnisse der betrachteten Szenarien für den Kreis Rendsburg-Eckernförde zusammengestellt.

Tabelle 2 Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2022-2035 (Zusammenfassung)

|   |   | <b>Szenario 1:</b><br>Mittlere<br>wahrscheinliche<br>Variante | <b>Szenario 2:</b><br>Anhaltend hohe<br>Zuwanderung aus<br>dem Ausland | <b>Szenario 3:</b><br>Geringere<br>Zuwanderung aus<br>dem Ausland |                                  |
|---|---|---|--|---|----------------------------------|
| Bevölkerungszahl 2035<br>(Entwicklung ggü. 2022)    |   | 283.450<br>(+4.470; +1,6%)                                    | 288.920<br>(+9.940; +3,6%)   | 279.300<br>(+320; +0,1%)  |                                  |
| Saldo der natürlichen Entwicklung<br>2022-2035      |   | -19.140   | -18.770  | -19.390   |                                  |
| Wanderungssaldo 2022-2035                           |   | +23.610   | +28.700  | +19.710   |                                  |
| Bevölkerungszahl<br>2035 (Entwicklung<br>ggü. 2022) | unter 18-<br>Jährige                              | 46.960 (-0,7%)<br>(17,0%/16,6%)                               | 48.140 (+1,8%)<br>(17,0%/16,7%)  | 46.070 (-2,6%)<br>(17,0%/16,5%)                                   |                                  |
|   | 18 bis unter<br>65-Jährige                        | 151.620 (-7,7%)<br>(58,9%/53,5%)                              | 155.300 (-5,4%)<br>(58,9%/53,8%)                                       | 148.790 (-9,4%)<br>(58,9%/53,3%)                                  |                                  |
|   | Anteil an der<br>Gesamtbevölkerung<br>(2022/2035) | 65-Jährige<br>und Ältere                                      | 84.870 (+25,8%)<br>(24,2%/29,9%)                                       | 85.460 (+26,7%)<br>(24,2%/29,6%)                                  | 84.430 (+25,5%)<br>(24,2%/30,2%) |
|   | 80-Jährige<br>und Ältere                          | 25.530 (+16,4%)<br>(7,9%/9,0%)                                | 25.700 (+17,2%)<br>(7,9%/8,9%)   | 25.390 (+15,8%)<br>(7,9%/9,1%)                                    |                                  |

Wie die folgenden Abbildungen zeigen, wird die Anzahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten im gesamten Betrachtungszeitraum übersteigen, so dass sich ein negativer natürlicher Bevölkerungssaldo ergibt, der bis 2035 je nach Szenario auf bis zu -1.500 oder -1.600 Personen pro Jahr sukzessive ansteigen könnte. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen bereits in der heutigen Altersstruktur angelegt.

Der Wanderungssaldo ist für die Bevölkerungsentwicklung daher von entscheidender Bedeutung.

Die für das Szenario 1 angenommenen Wanderungsbilanzen sind insbesondere in den Jahren 2023 und 2024 mit jeweils rund +3.000 hoch. Aufgrund der angenommenen Rückwanderungen in die Ukraine könnten die Wanderungsgewinne in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre demgegenüber deutlich geringer ausfallen. Zum Ende des Jahrzehnts und in den 2030er Jahren liegen die Wanderungsgewinne im Szenario 1 dann zwischen knapp +1.900 und gut +1.600 Personen.

Damit könnte die Bevölkerungszahl im Szenario 1 insbesondere in den kommenden Jahren noch anwachsen bevor sich ab Mitte der 2020er Jahre ein Bevölkerungsrückgang einstellen könnte, da die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung nicht durch die

Wanderungsgewinne ausgeglichen werden kann. In den letzten Jahren des Betrachtungszeitraums könnte die Bevölkerungszahl dann wieder ansteigen (vgl. Abbildung 14).

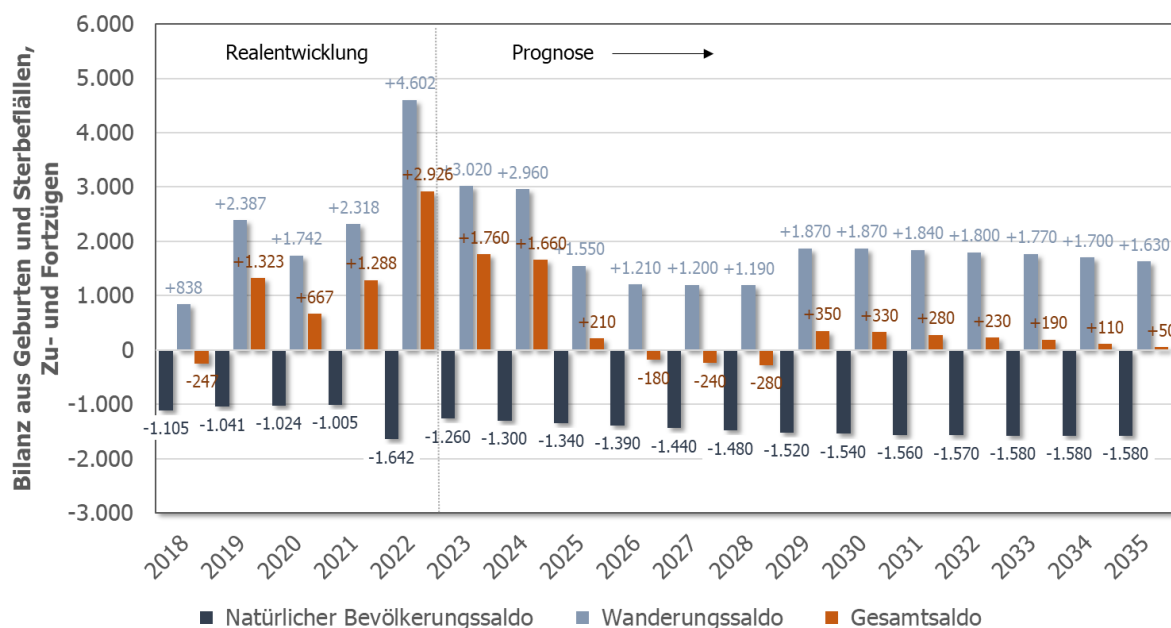


Abbildung 14 Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Wie die folgende Abbildung 14 für das *Szenario 2 – Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland* zeigt, führen die Wanderungsannahmen dazu, dass die Gesamtbevölkerung in den Jahren 2023 und 2024 in einer Größenordnung von rund 2.400 Personen jährlich anwachsen könnte. Aufgrund der angenommenem Rückwanderung in die Ukraine sind die angenommenen Wanderungsgewinne in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre deutlich geringer, so dass die Bevölkerungszahl in dieser Phase insgesamt nur geringfügig anwächst. Ab dem Jahr 2029 führt der bis zum Ende des Betrachtungszeitraums auf etwas unter 2.000 Personen im Jahr 2035 zurückgehende positive Wanderungssaldo dazu, dass die Bevölkerungszahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde zwischen knapp 700 (2029) und knapp 400 Personen (2035) pro Jahr anwächst (vgl. Abbildung 15).

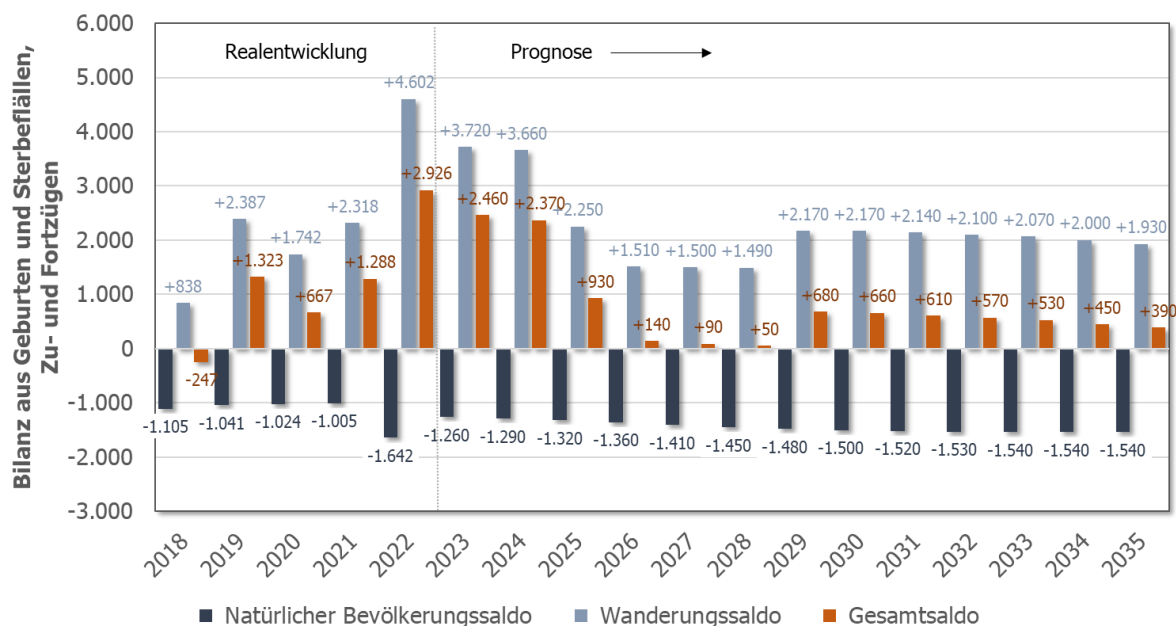


Abbildung 15 Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Der grundsätzliche zeitliche Verlauf – vergleichsweise deutliche Wanderungsgewinne in den ersten Jahren des Prognosezeitraums, aufgrund der angenommenen Rückwanderung in die Ukraine geringere Wanderungsgewinne in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre, deutlich positive, aber rückläufige Wanderungsgewinne in den 2030er Jahren – zeigt sich auch für das Szenario 3. Im Vergleich zu den Szenarien 1 und 2 sind diese Wanderungsgewinne jedoch geringer, sodass die Bevölkerungsentwicklung ab dem Jahr 2025 mit Ausnahme weniger Jahre sogar rückläufig sein könnte (vgl. Abbildung 16).

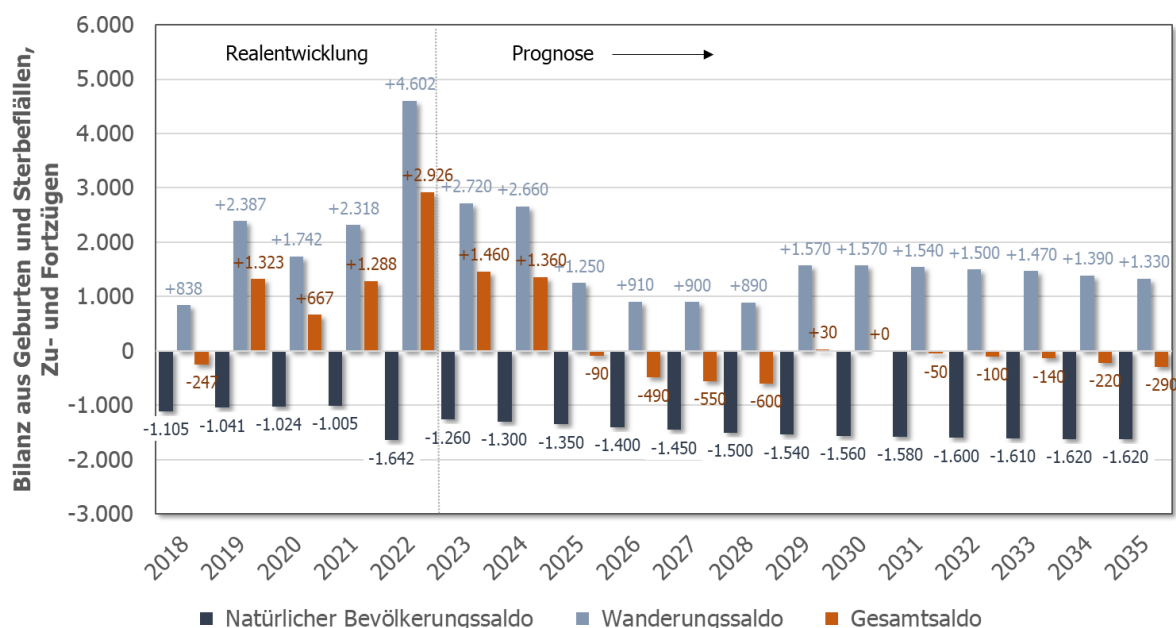


Abbildung 16 Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Unter den beschriebenen Annahmen wächst die Bevölkerungszahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde also in allen drei betrachteten Szenarien an: Ausgehend von einer Bevölkerungszahl von knapp 279.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2022 beträgt der Zuwachs zwischen +300 Personen (+0,1%) im Szenario 3 (geringere Zuwanderung aus dem Ausland) und +9.900 Personen (+3,6%) im Szenario 2 (anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland). Im Szenario 1 (mittlere wahrscheinliche Variante) ist von einer Bevölkerungszunahme um +4.500 Personen (+1,6%) auszugehen (vgl. Abbildung 17).

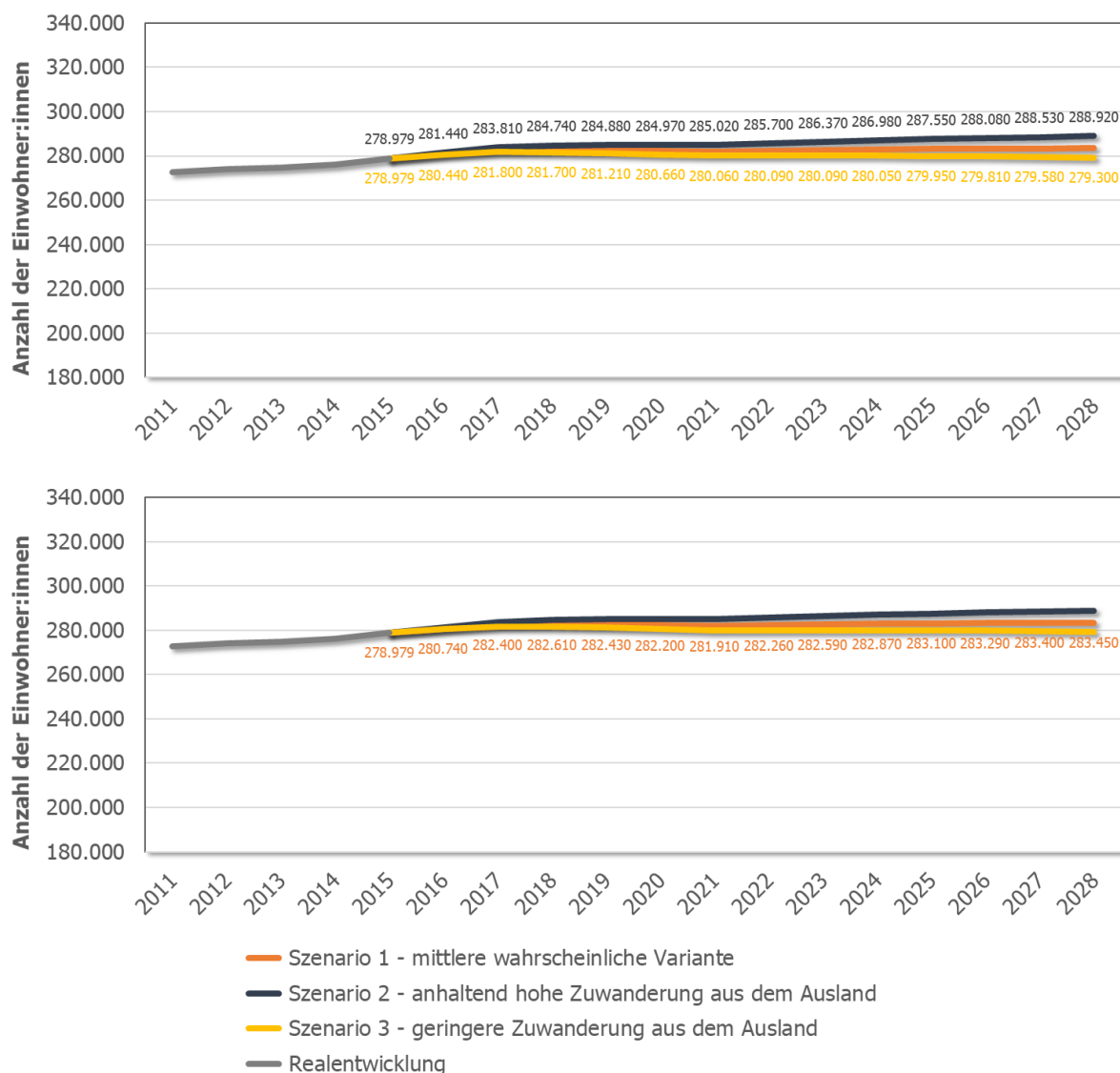


Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den drei betrachteten Szenarien

---

Diese Entwicklungen werden sich jedoch für verschiedene Altersklassen unterschiedlich vollziehen. Die nachstehenden Abbildungen zeigen dies deutlich. Über alle betrachteten Szenarien wird dabei Folgendes offenbar:

- Die Anzahl der unter 6-Jährigen ist über den gesamten Betrachtungszeitraum rückläufig. Zunächst verläuft der Rückgang stärker, in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre schwächen sich die Rückgänge merklich ab.
- Die Anzahl der 6- bis unter 18-Jährigen wird in den kommenden Jahren weiter ansteigen und dann ab etwa 2030 wieder im mittleren Szenario 1 auf eine um rund 1.200 Personen über dem Ausgangswert liegende Anzahl zurückgehen.
- Ab etwa Mitte der 2020er Jahre könnte die Anzahl der 18- bis unter 30-Jährigen bis zum Ende des Jahrzehnts zurückgehen und dann wieder bis in die Nähe des Ausgangswertes ansteigen.
- Die Anzahl der 30- bis unter 50-Jährigen wird zunächst weiter ansteigen und dann ab etwa 2030 wieder im mittleren Szenario bis auf das Ausgangsniveau des Jahres 2022 zurückgehen.
- Die Anzahl der 50- bis unter 65-Jährigen ist über den gesamten Betrachtungszeitraum rückläufig. Nach einem zunächst stärkeren Rückgang schwächt sich die Dynamik des Rückgangs in den 2030er Jahren spürbar ab.
- Die Anzahl der 80-Jährigen und Älteren sowie vor allem der 65- bis unter 80-Jährigen steigt im Betrachtungszeitraum stark an. Je nach Szenario beträgt der Anstieg zwischen 16 und 17% (80 Jahre und älter) bzw. 30 und 31% (65 bis unter 80 Jahre).

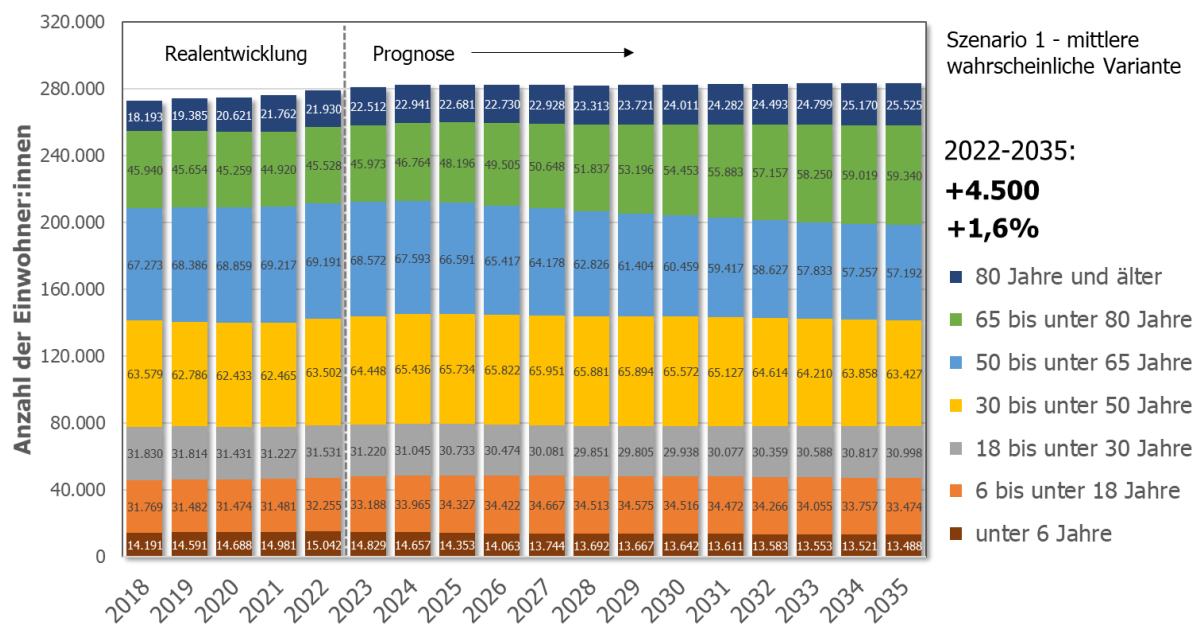


Abbildung 18 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

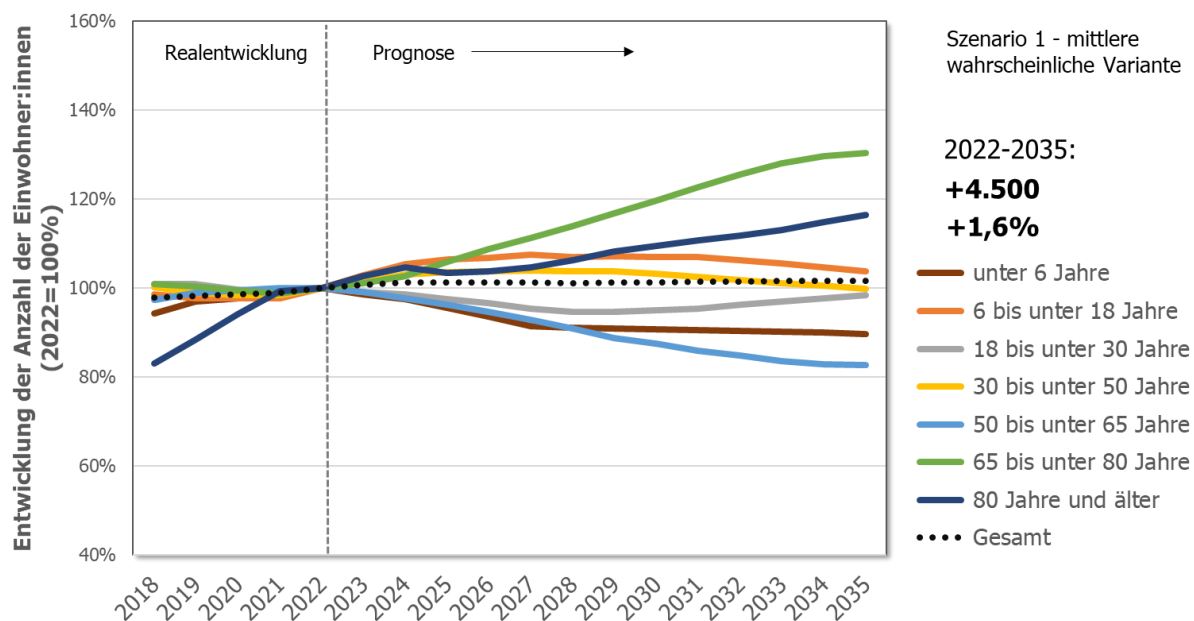


Abbildung 19 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)

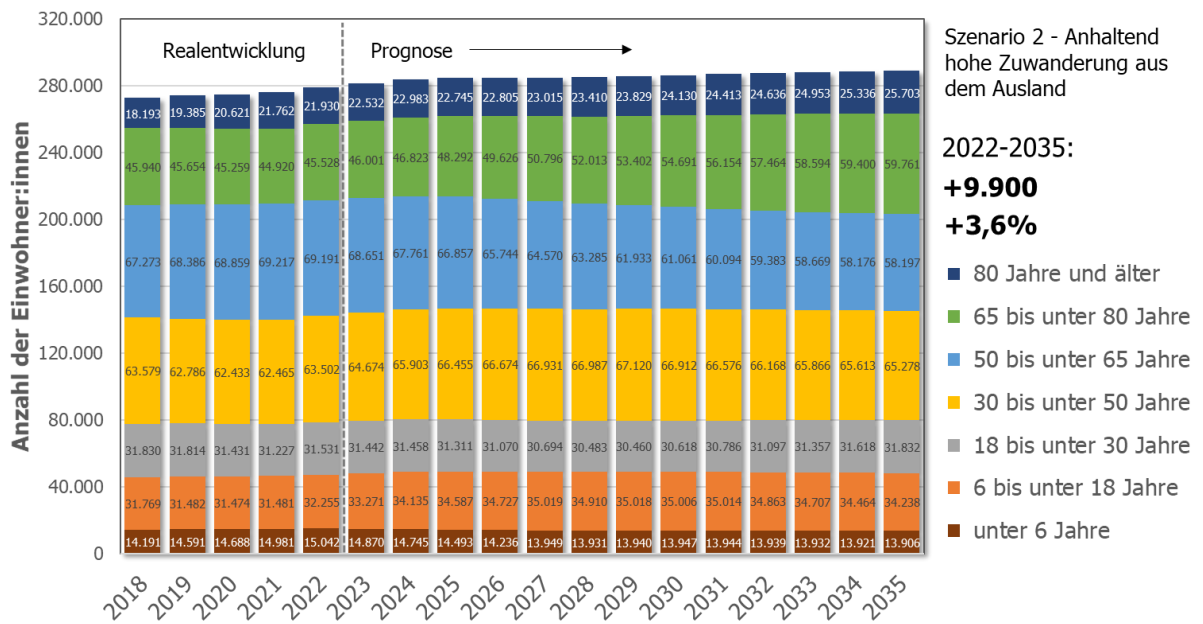


Abbildung 20 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

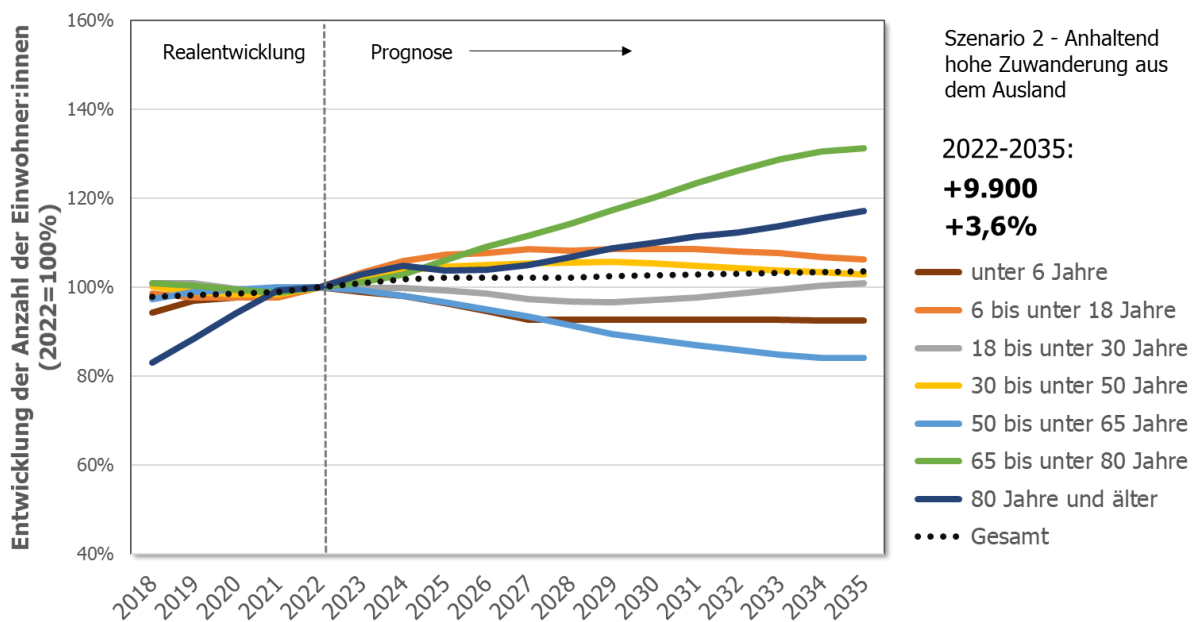


Abbildung 21 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)



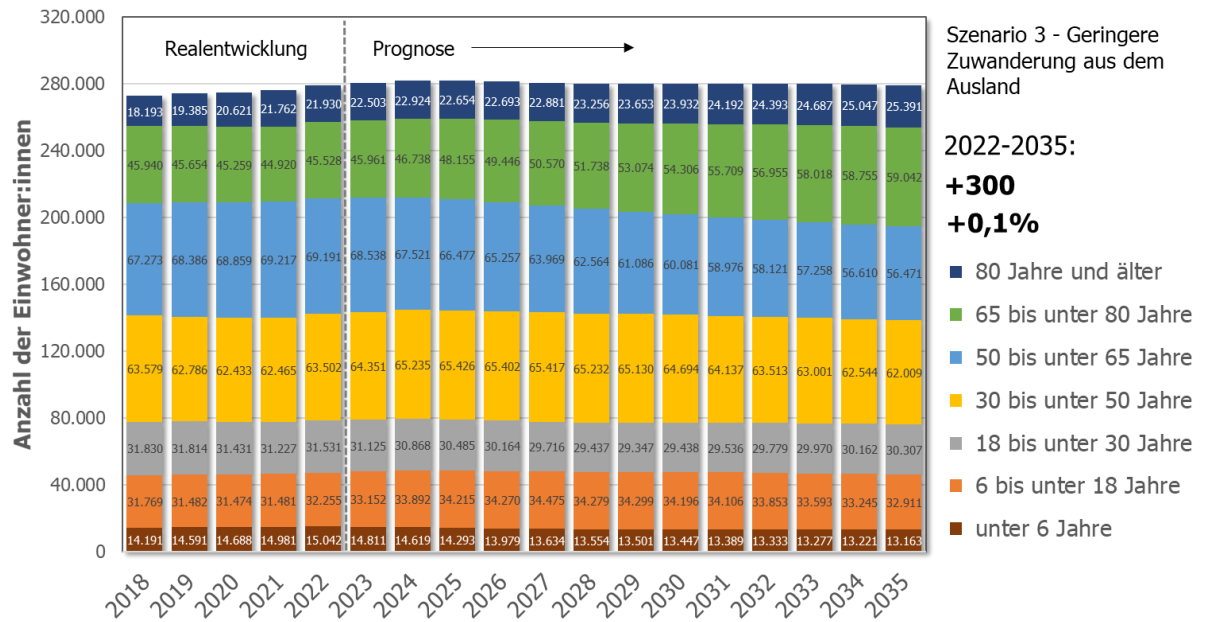


Abbildung 22 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

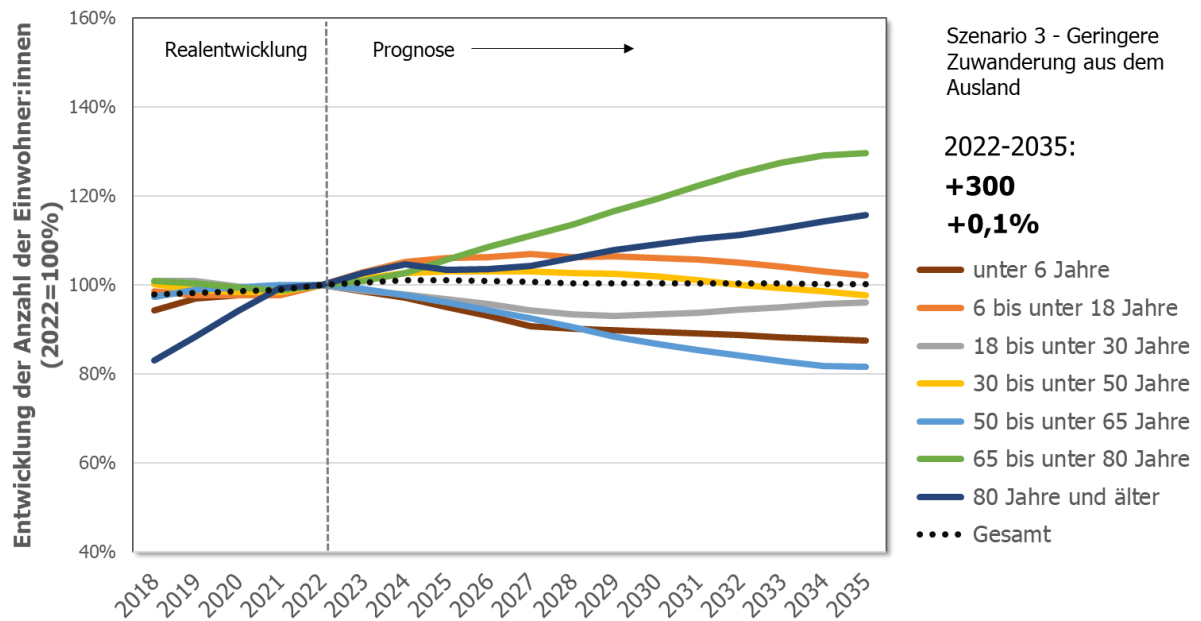


Abbildung 23 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)

---

### **5.3. Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose**

In den nachfolgenden Abbildungen sind ausgewählte Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose auf der Ebene der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden sowie der Gemeinden dargestellt.

**Bei der Interpretation der Darstellungen ist immer zu berücksichtigen, dass auch innerhalb der Ämter noch deutliche Unterschiede in der Entwicklung bestehen, womit sich ein direkter Rückschluss von der Entwicklung eines Amtes auf die Entwicklungen in den ihm angehörigen Gemeinden ausdrücklich verbietet.**

#### **5.3.1. Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante**

Im Szenario 1 könnte die Bevölkerungszahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis zum Jahr 2035 um rund 4.470 Personen auf dann 283.450 Einwohnerinnen und Einwohner anwachsen (+1,6%). Auf kleinräumigerer Ebene zeigen sich Bevölkerungsgewinne vor allem im Raum Rendsburg – am deutlichsten in der Stadt Rendsburg (+5,7%) sowie im Amt Eiderkanal (+7,4%). Spürbare Rückgänge könnten sich vor allem im Amt Hohner Harde vollziehen (-3,5%) (vgl. Abbildung 24).

Wie die nachfolgende Abbildung 25 zeigt, finden sich unter den getroffenen Annahmen in nahezu allen Ämtern Städte und Gemeinden mit wachsender sowie rückläufiger Bevölkerungszahl – teilweise in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft. In der Kartendarstellung stechen insbesondere die Gemeinden Schülldorf (Amt Eiderkanal) sowie Borgstedt und Holzbunge (Amt Hüttener Berge) mit einer deutlich positiven Bevölkerungsentwicklung heraus. Schülldorf (750 Ew.) und Holzbunge (350 Ew.) weisen jedoch eine geringe Ausgangsbevölkerung auf, sodass aufgrund der Prognoseunsicherheit eine genauere politisch-planerische Einordnung dieser Ergebnisse erfolgen muss. Gleiches gilt für die eher kleinen Gemeinden Loheförden, Prinzenmoor und Sophiendamm (alle Amt Hohner Harde) für die im Szenario 1 Bevölkerungsrückgänge von -15% oder mehr berechnet wurden.

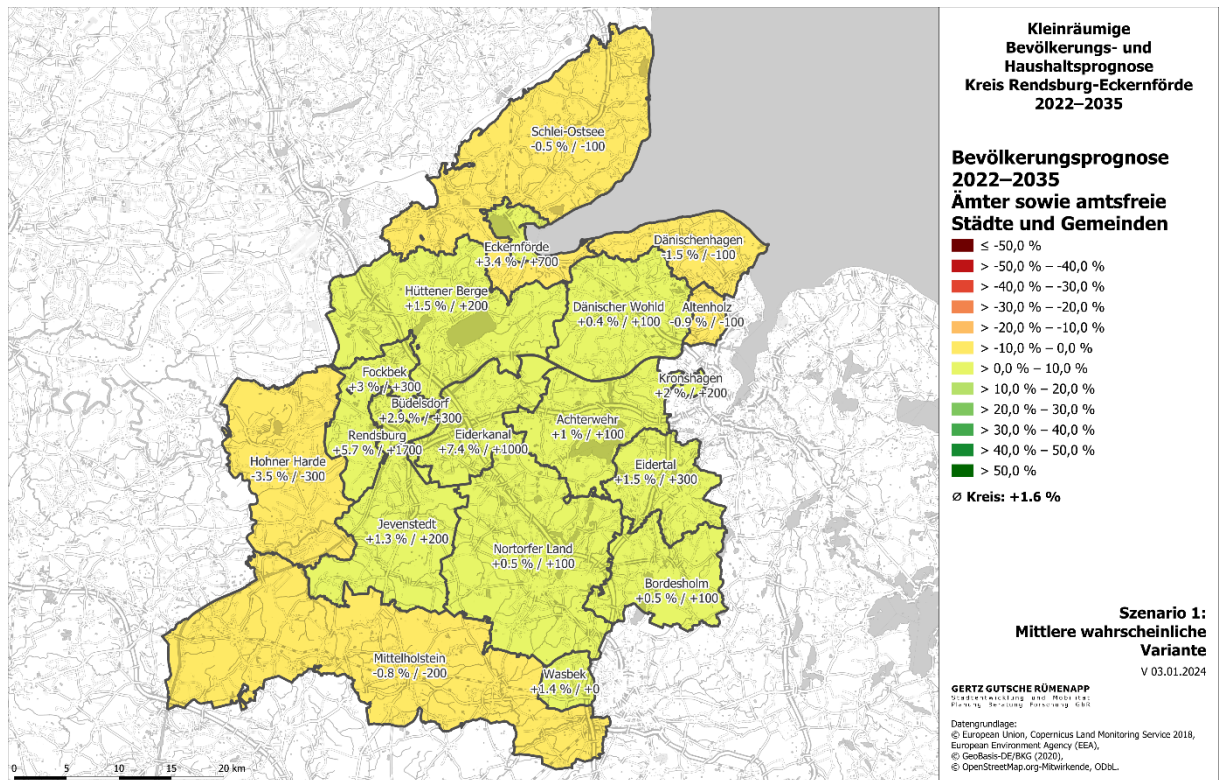


Abbildung 24 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

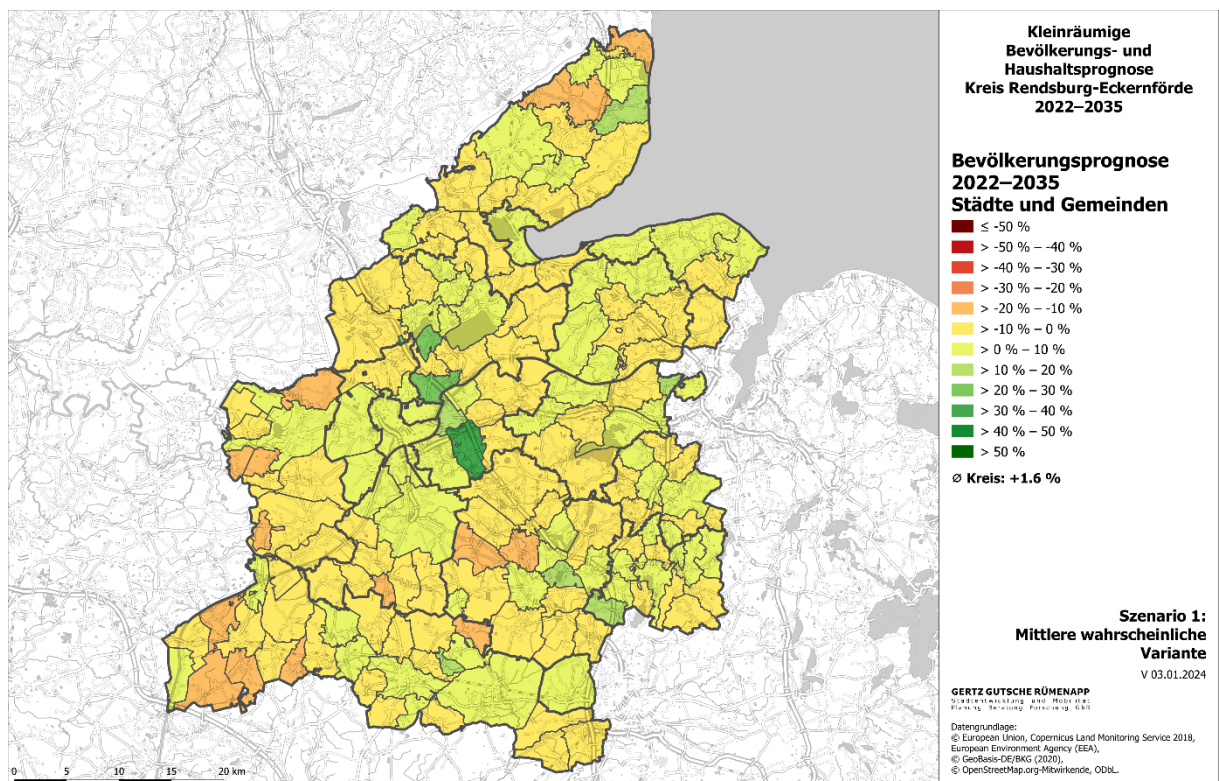


Abbildung 25 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035

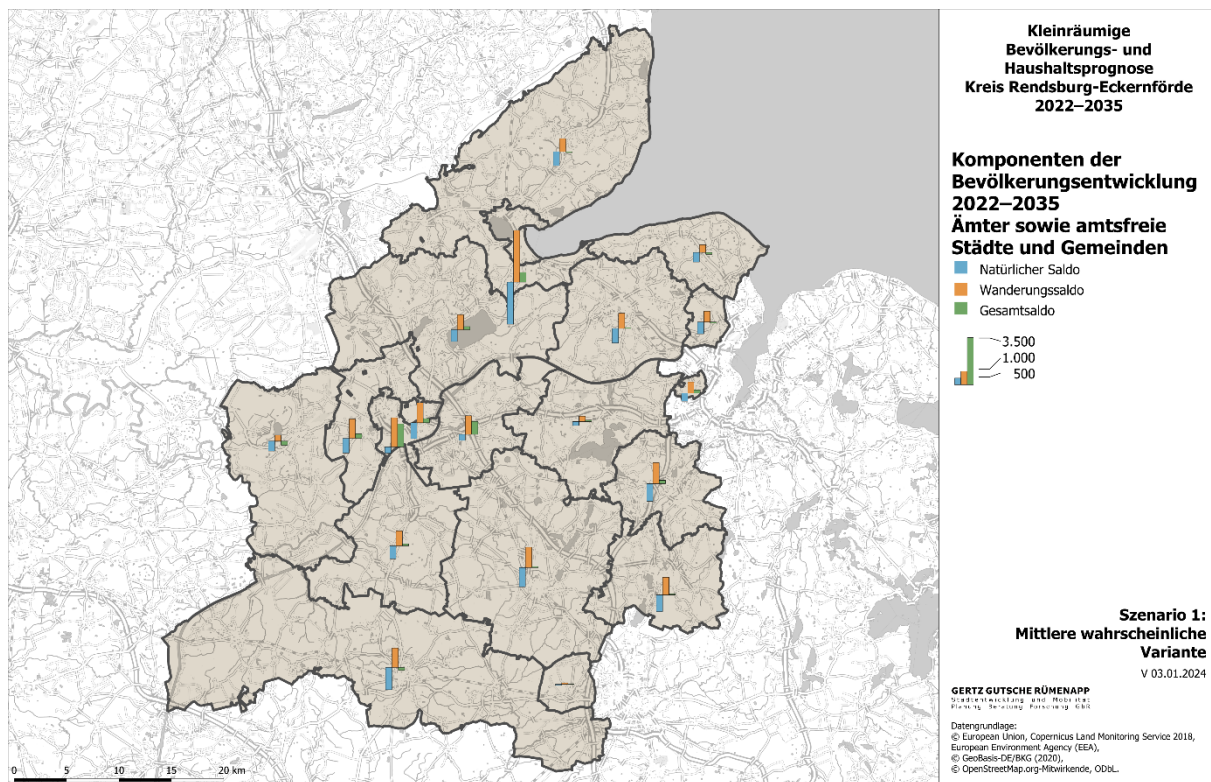


Abbildung 26 Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Die Anzahl der unter 18-Jährigen könnte im Szenario 1 vor allem im Raum Rendsburg, in Eckernförde (+5,6%) sowie im Kiel-nahen Raum (Kronshagen: +8,6%, Amt Eidertal: +5,2%) anwachsen. Rückgänge lassen sich vor allem für die Ämter Achterwehr (-11%), Dänischenhagen (-10,4%) sowie das Amt Hüttener Berge (-9,2%) erwarten (vgl. Abbildung 27).

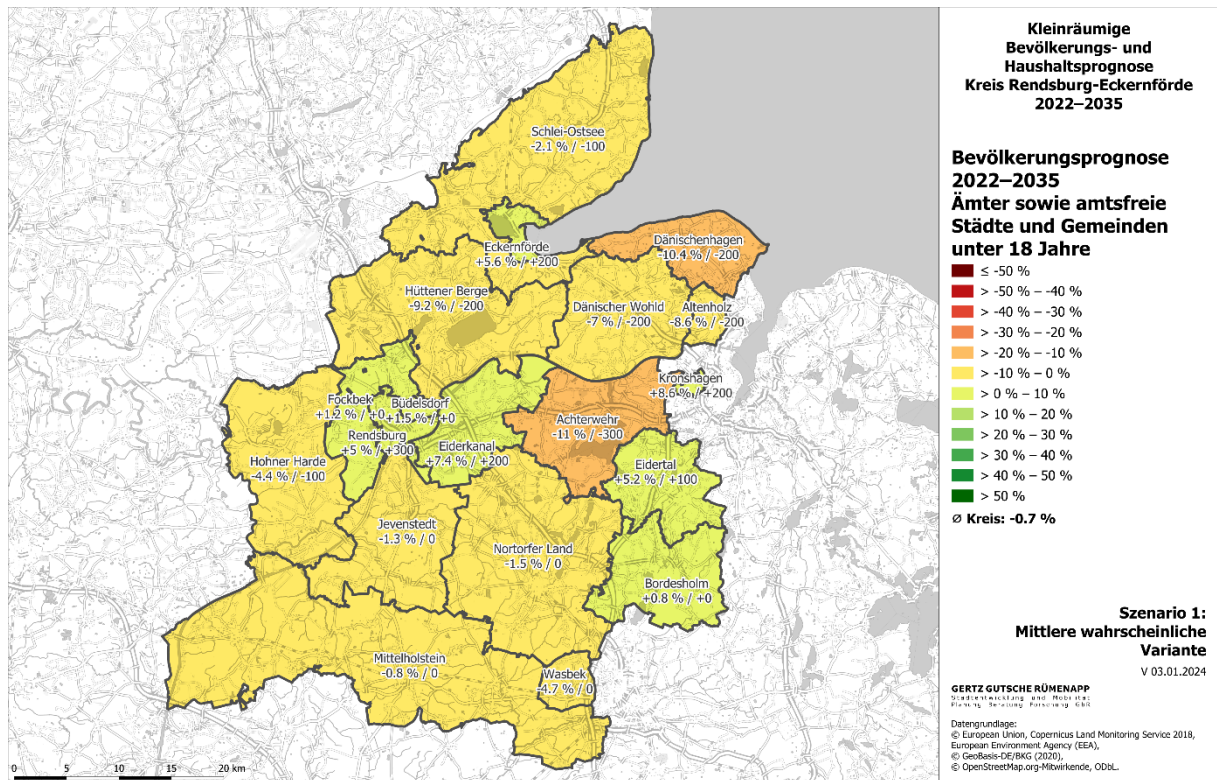


Abbildung 27 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

Im Szenario 1 könnte die Anzahl der 18- bis unter 65-Jährigen kreisweit um rund -7,7% zurückgehen. Deutlich überdurchschnittlich könnte dieser Rückgang vor allem im Amt Hohner Harde verlaufen (-16,4%). Ein Anstieg der Anzahl der Personen in dieser Altersklasse wird sich voraussichtlich lediglich in Rendsburg vollziehen (vgl. Abbildung 28).

Bei den 65-Jährigen und Älteren (kreisweit +25,8%) sind die Zuwächse im Szenario 1 in Wasbek (+40,3%) sowie im Amt Eiderkanal (41,3%) hoch (vgl. Abbildung 29). Für die Altersgruppe der 80-Jährigen und Älteren (kreisweit: +16,4%) lassen sich starke Zuwächse in den Ämtern Hüttener Berge (+45,5%) und Schlei-Ostsee (+32,6%) erwarten (vgl. Abbildung 30).

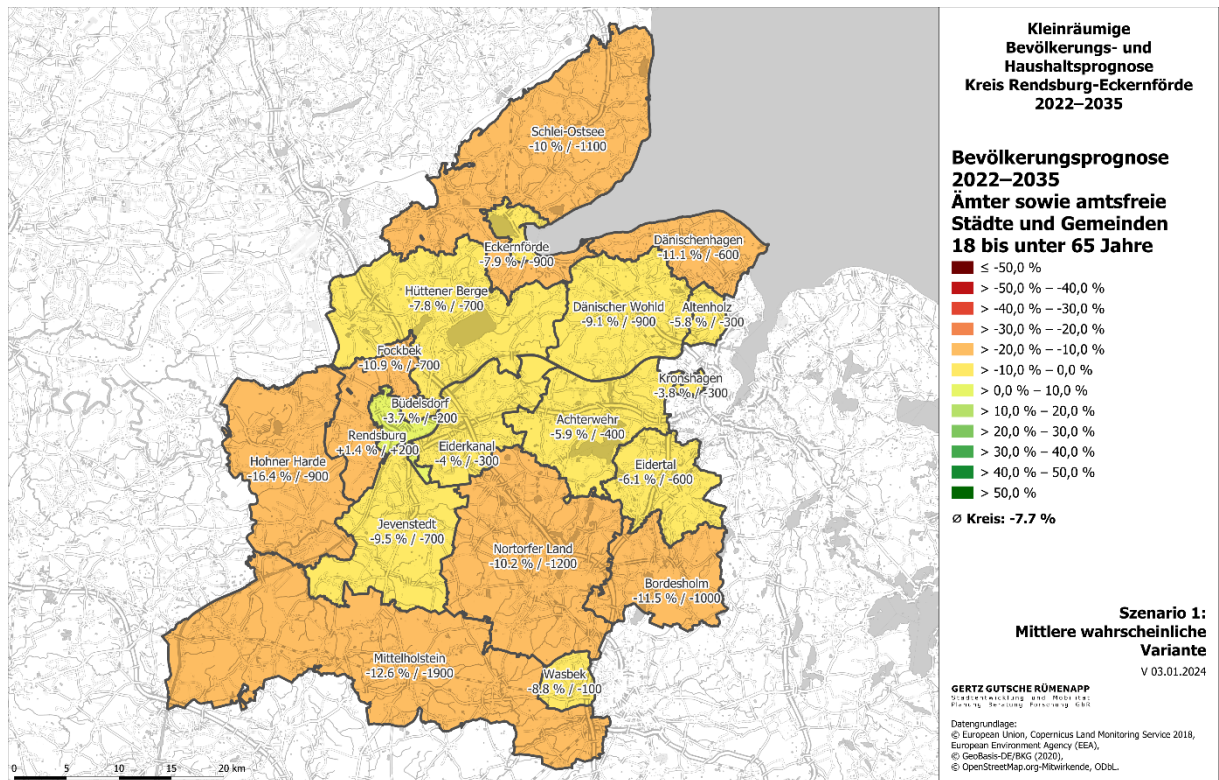


Abbildung 28 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

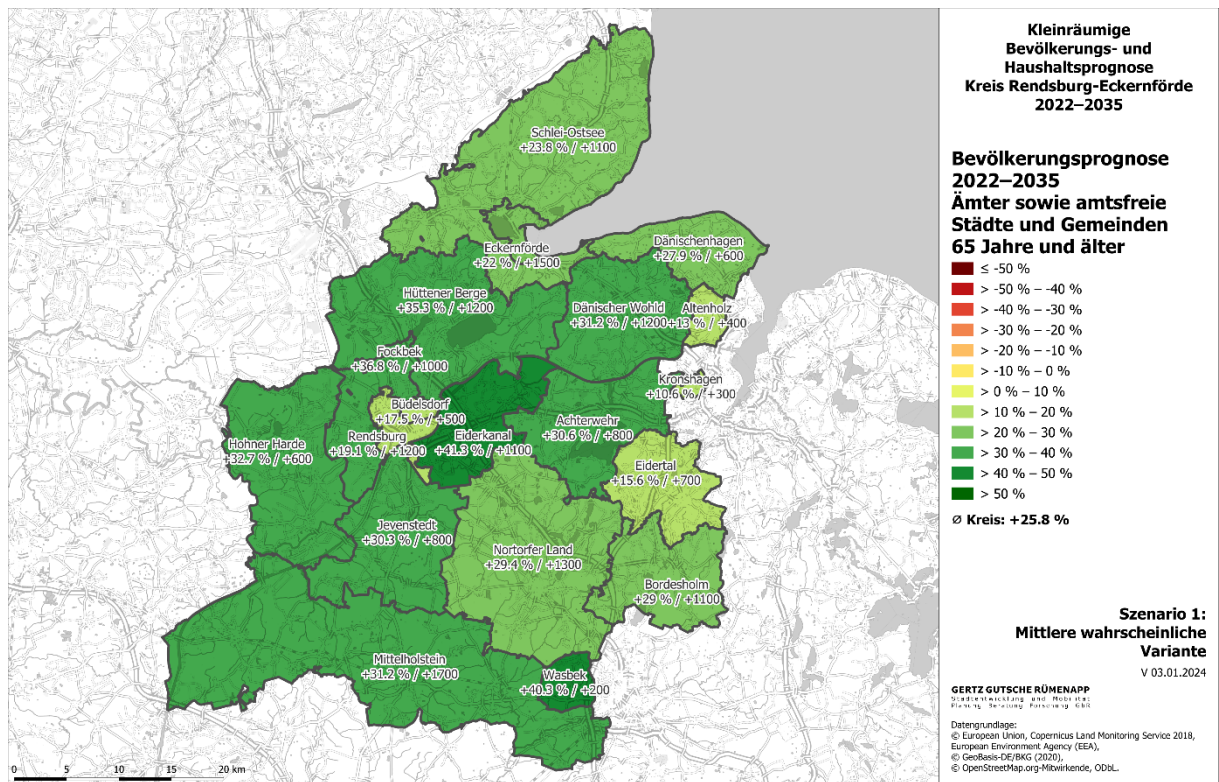


Abbildung 29 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

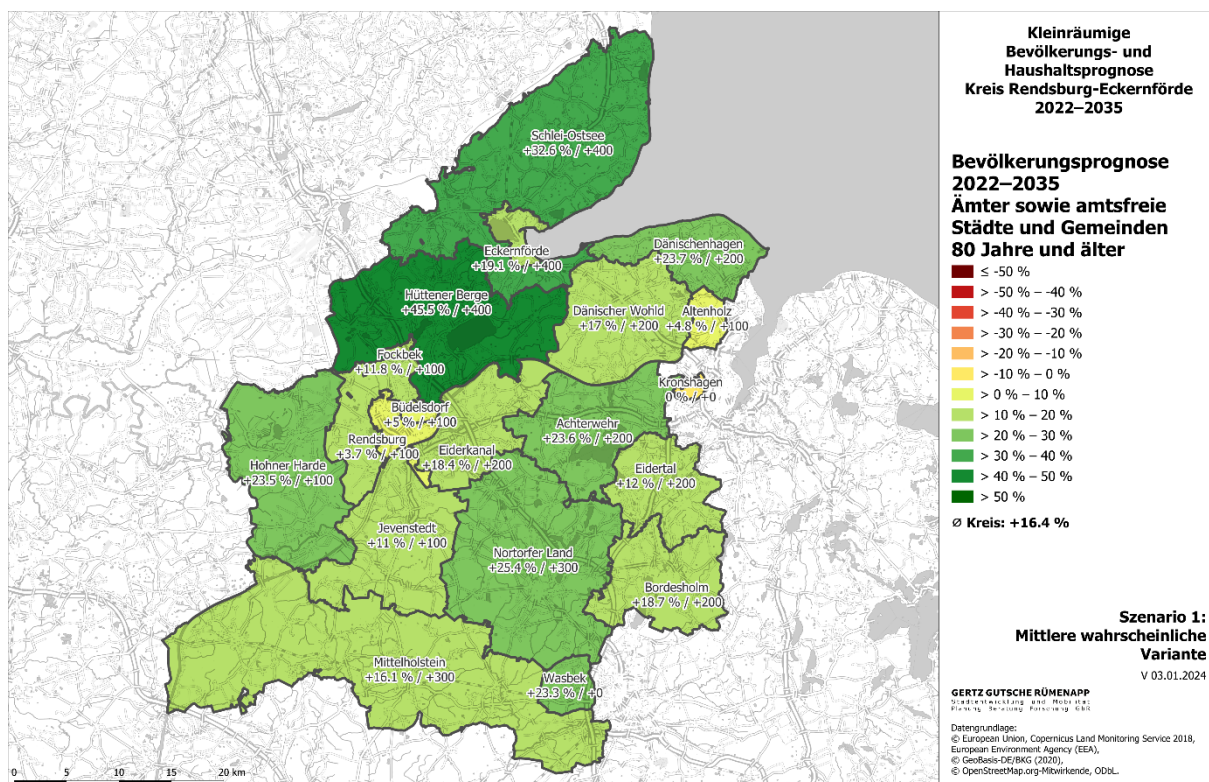


Abbildung 30 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

### 5.3.2. Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland

Unter Berücksichtigung der für das Szenario 2 angenommenen Wanderungsgewinne ergeben sich für nahezu alle Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden Bevölkerungsgewinne. Absolut betrachtet könnte die Bevölkerungszahl vor allem in Rendsburg (+1.800) und im Amt Eiderkanal (+1.000) stark anwachsen. Bei relativer Betrachtung könnte diese Entwicklung neben diesen beiden (+5,9% bzw. +7,7%) auch in den Ämtern Jevenstedt (+5%), Eidertal und Hüttener Berge (+4,8% bzw. +4,7%) sowie in Büdelndorf (+4,6%) vergleichsweise hoch sein. Einzig im Amt Hohner Harde bzw. in Altenholz ist die Bevölkerungsentwicklung unter den getroffenen Annahmen lediglich konstant bzw. sogar leicht rückläufig (vgl. Abbildung 31).

Bei der Betrachtung der Entwicklungen auf der einzelgemeindlichen Ebene zeigen sich im Vergleich zum Szenario 1 (vgl. Abbildung 25) sehr ähnliche räumliche Muster (vgl. Abbildung 32).

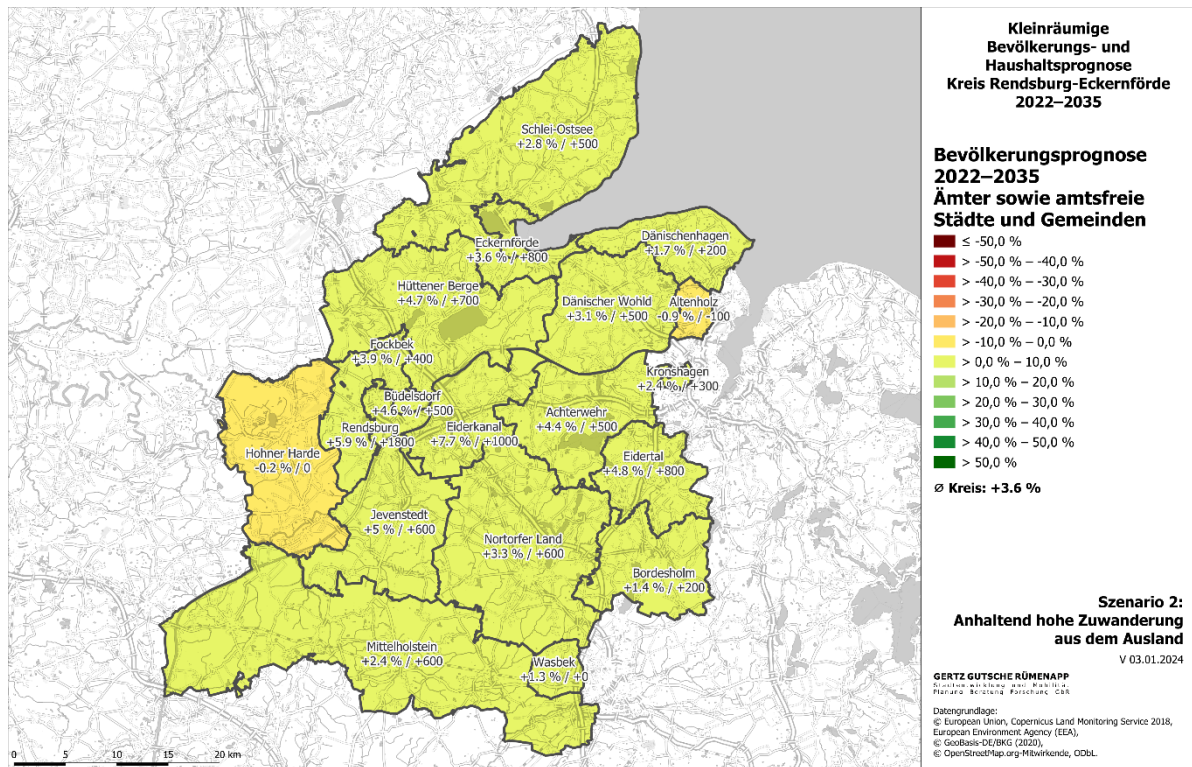


Abbildung 31 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

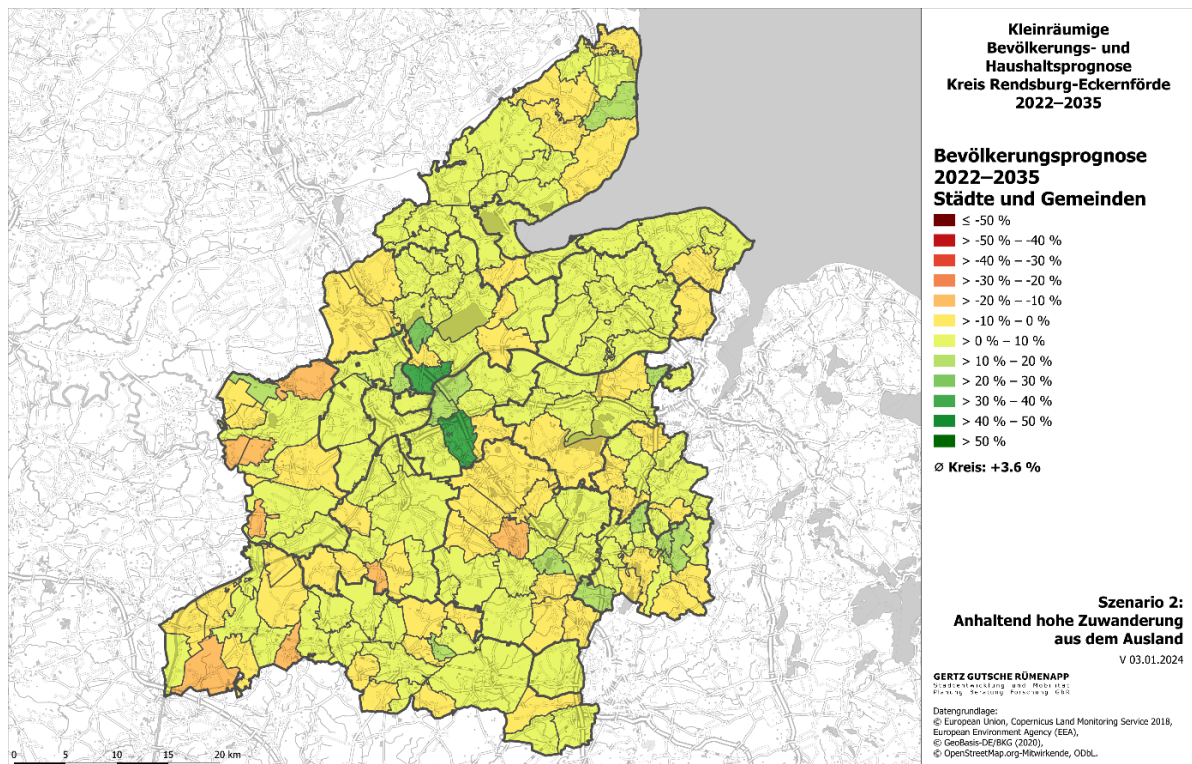


Abbildung 32 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035



Wie bereits im vorigen Kapitel ausgeführt wurde, ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde und allen seinen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden negativ. Gleichzeitig sind unter den Annahmen des Szenarios 2 die Wanderungsbilanzen in allen betrachteten Teilräumen positiv. Im Amt Hohner Harde bzw. in Altenholz reichen die Wanderungsgewinne nicht aus, um die Bevölkerungsverluste durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung auszugleichen. In den anderen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden sind die Wanderungsgewinne hingegen so hoch, dass die Bevölkerungsentwicklung im Szenario 2 insgesamt positiv ist (vgl. Abbildung 33).

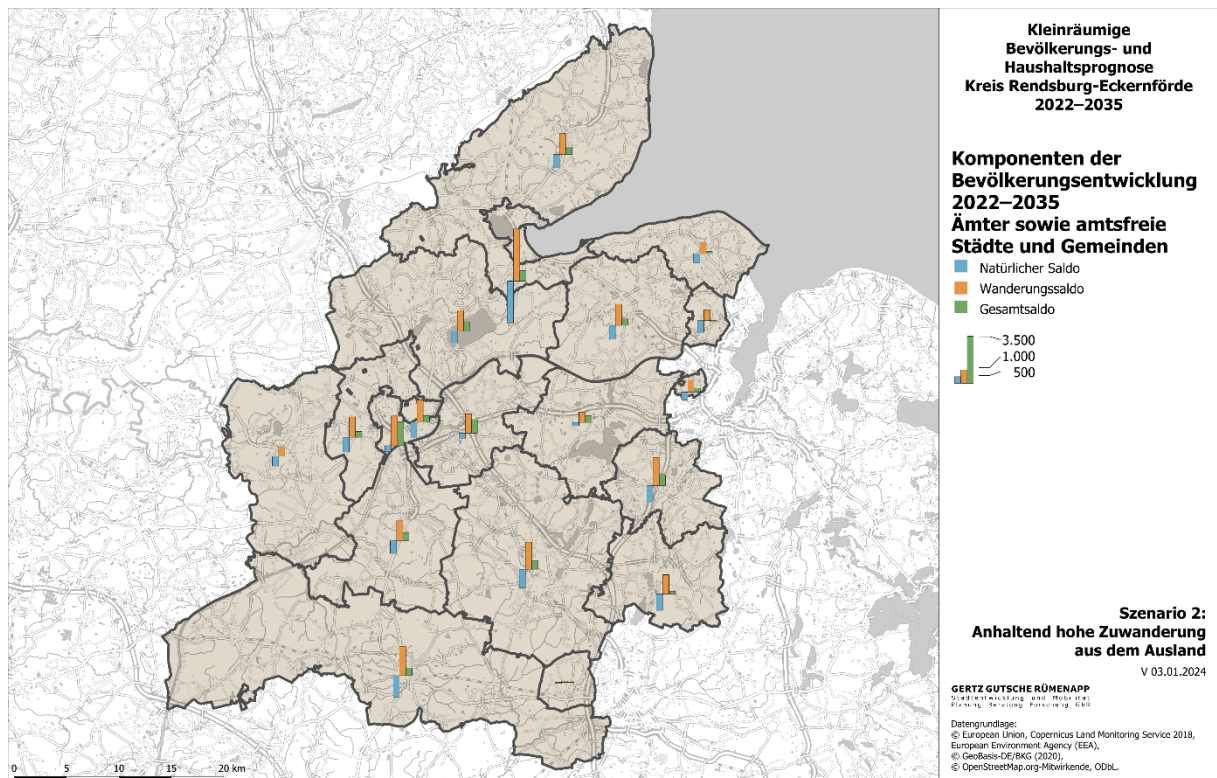


Abbildung 33 Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Die folgenden vier Karten zeigen die Bevölkerungsentwicklung im Szenario 1 für unterschiedliche Altersgruppen. Dabei wird Folgendes deutlich:

- Trotz einer leicht positiven Gesamtentwicklung von +1,8% lassen sich Teilräume identifizieren, in denen die Anzahl der unter 18-Jährigen zurückgehen könnte. Dies trifft vor allem für Bereiche westlich der Landeshauptstadt Kiel sowie die Gemeinde Wasbek (die jedoch über eine vergleichsweise geringe Bevölkerungszahl verfügt) zu. Relativ betrachtet wächst die Anzahl der Personen in dieser Altersgruppe in den ebenfalls westlich an Kiel angrenzenden Kommunen Kronshagen und Eidertal (jeweils etwas mehr als +9%) deutlich an (vgl. Abbildung 34).
- Kreisweit geht die Anzahl der 18- bis unter 65-Jährigen unter den Annahmen des Szenarios 2 um rund -5,4% zurück. Besonders deutlich könnte dieser Rückgang im Amt Hohner Harde (-13%) sowie in den Ämtern Mittelholstein, Fockbek und Bordesholm (Rückgänge zwischen -9 und etwa -11%) verlaufen. Sehr leichte Bevölkerungsgewinne

---

in dieser Altersgruppe lassen sich lediglich für Rendsburg erwarten (+1,7%) (vgl. Abbildung 35).

- Die Anzahl der Älteren und Alten wird bis 2035 im gesamten Kreisgebiet stark anwachsen. Bei den 65-Jährigen und Älteren könnten sich bei einem kreisweiten Anstieg um +26,7% teilweise Zuwächse von mehr als 40% (Amt Eiderkanal und Wasbek) vollziehen (vgl. Abbildung 36).
- Die Anzahl der 80-Jährigen und Älteren (Entwicklung insgesamt: +17,2%) könnte vor allem in den Ämtern Hüttener Berge (+47,6%) und Schlei-Ostsee (+34,3%) stark ansteigen. Vergleichsweise geringe Zuwächse zeigen sich für Kronshagen, Rendsburg, Altenholz und Büdelsdorf (Abbildung 37).

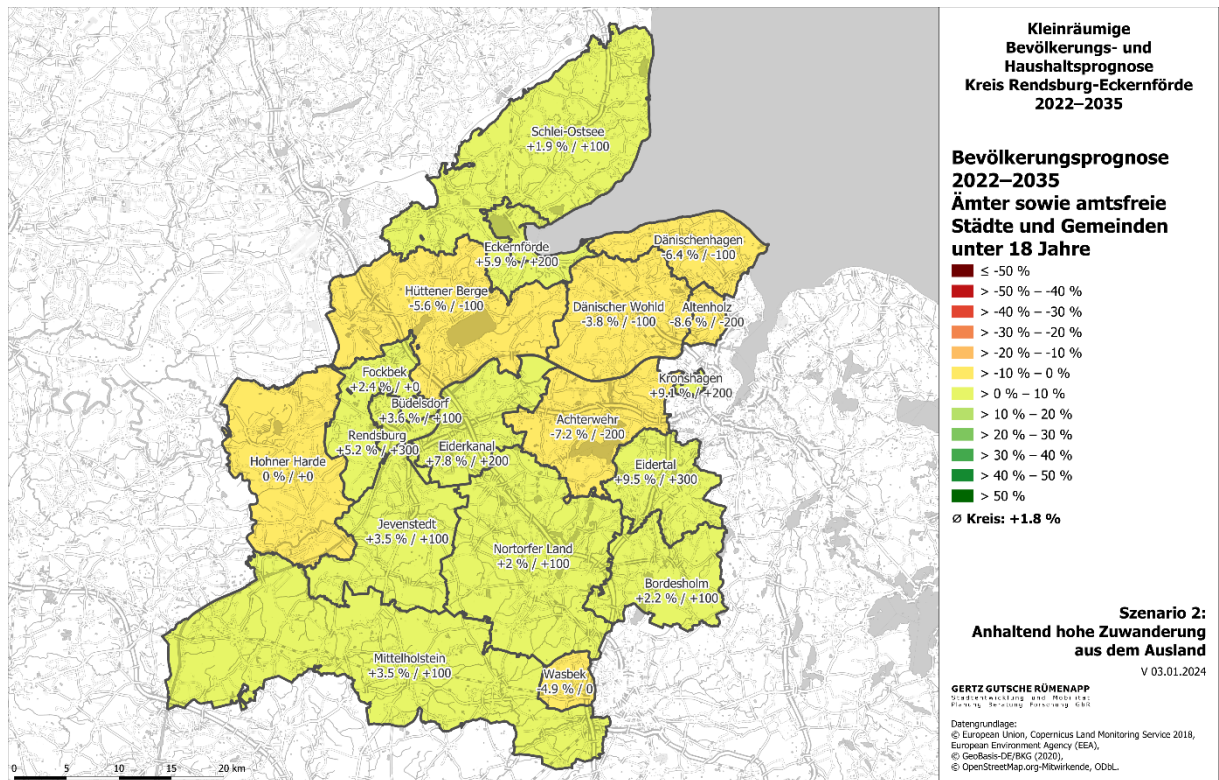


Abbildung 34 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

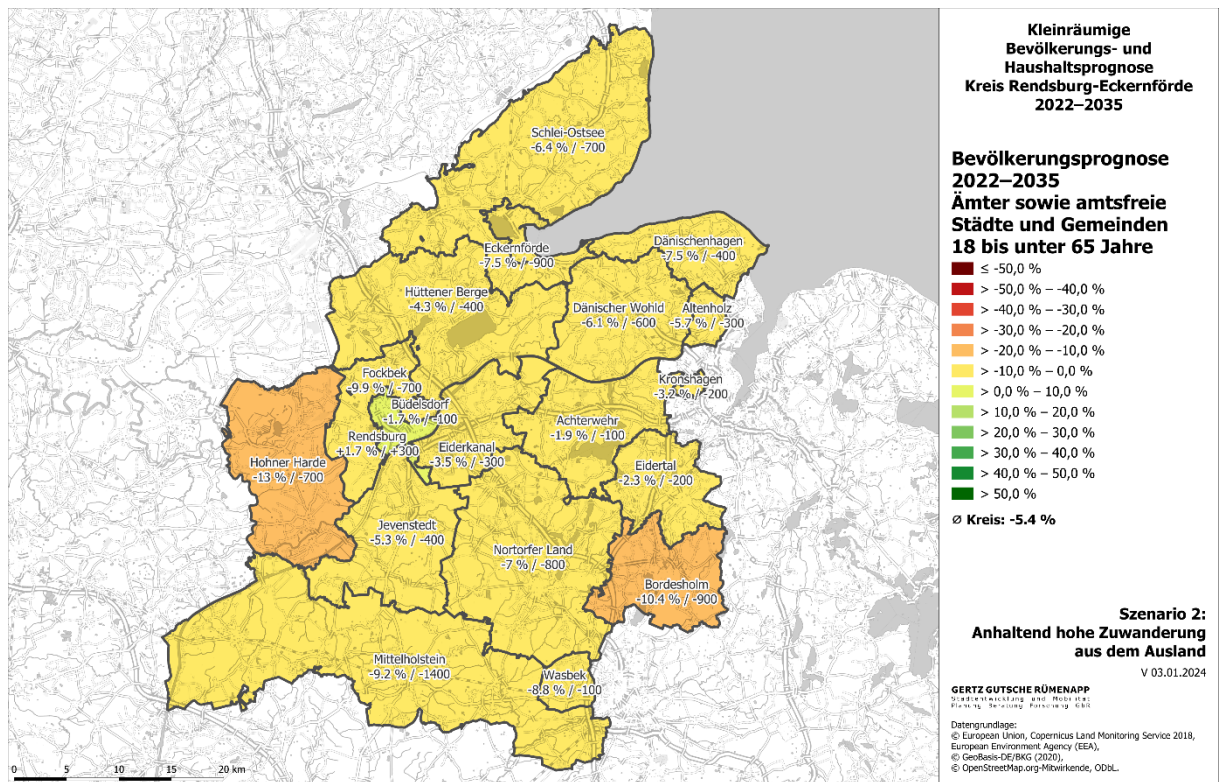


Abbildung 35 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

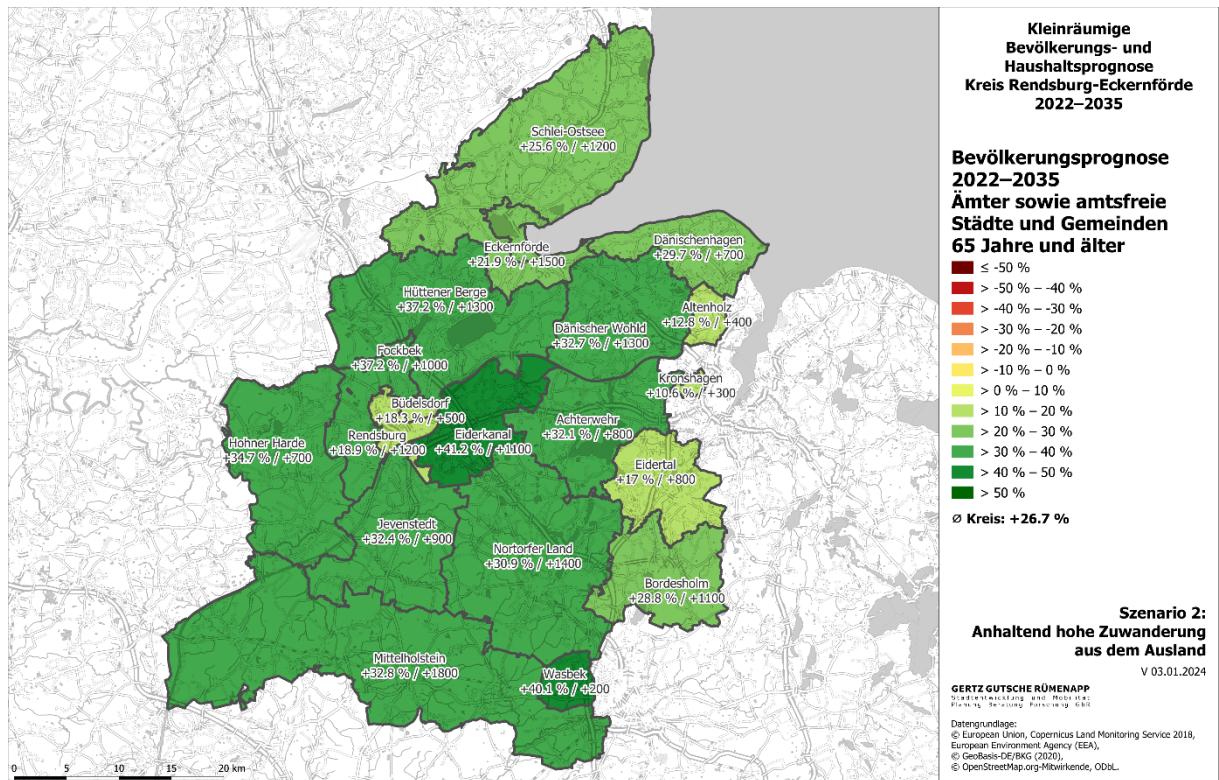


Abbildung 36 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

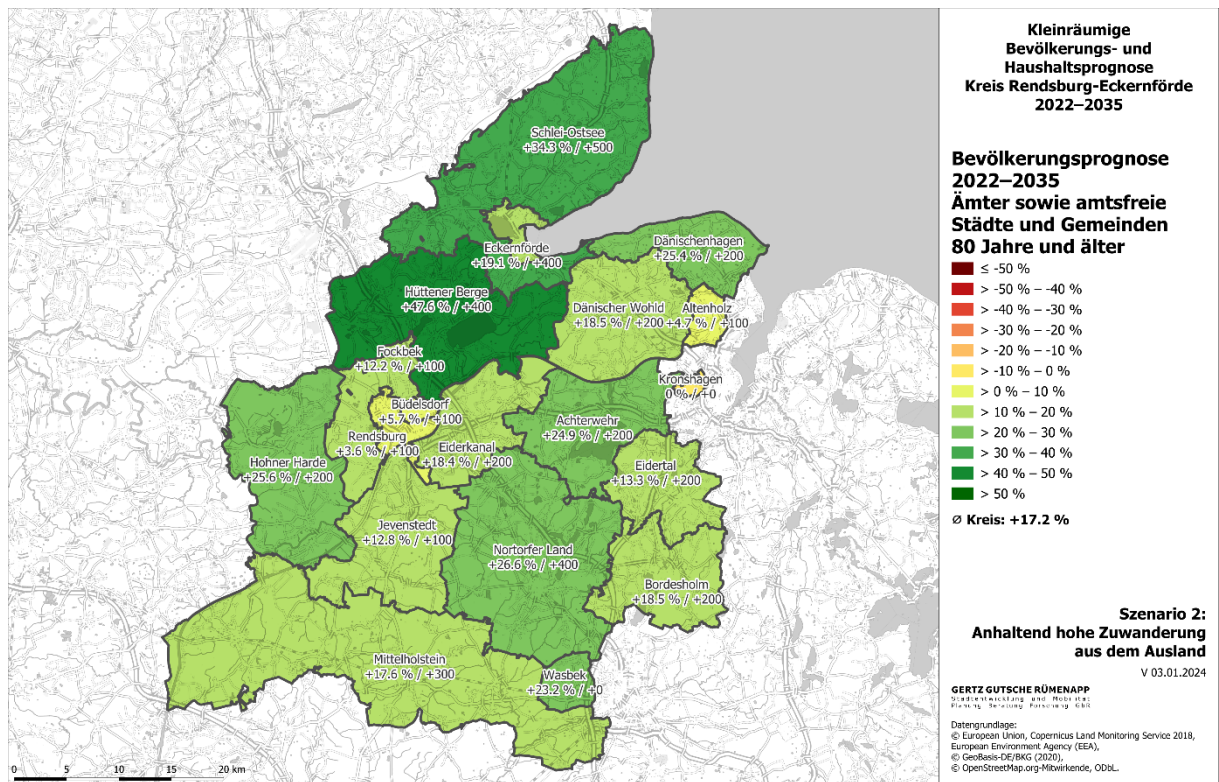


Abbildung 37 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

---

### **5.3.3. Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland**

Unter den für das Szenario 3 getroffenen Annahmen würde die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2035 um knapp 320 auf rund 279.300 Personen anwachsen. Die kleinräumigere Betrachtung zeigt jedoch, dass sich die Bevölkerungsgewinne lediglich

- im Raum Rendsburg, also in Rendsburg (+4,9%), in Büdelsdorf (+2,3%), in den Ämtern Eiderkanal (+6,5%) und Fockbek (+1,6%),
- in Eckernförde (+1,6%) sowie
- in sehr geringem Maße auch in Kronshagen (+0,2%)

vollziehen. Für alle anderen Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden wären im Szenario 3 Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Diese würden demnach insbesondere im Amt Dänischshagen (-3,1%) sowie im Amt Hohner Harde (-5,2%) vergleichsweise deutlich ausfallen (vgl. Abbildung 38).

Die bereits im Zusammenhang mit den Szenarien 1 und 2 beschriebenen Entwicklungen auf Ebene der Städte und Gemeinden zeigen sich auch im Szenario 3 (vgl. Abbildung 39).

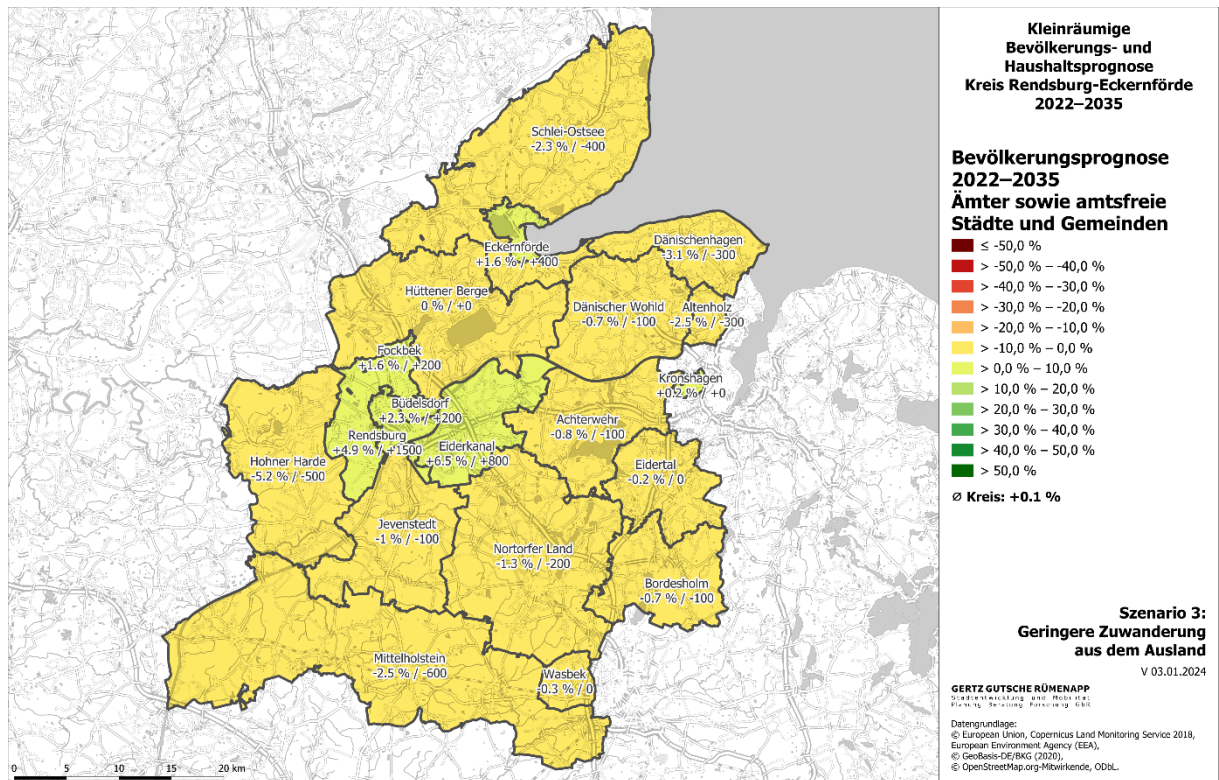


Abbildung 38 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035

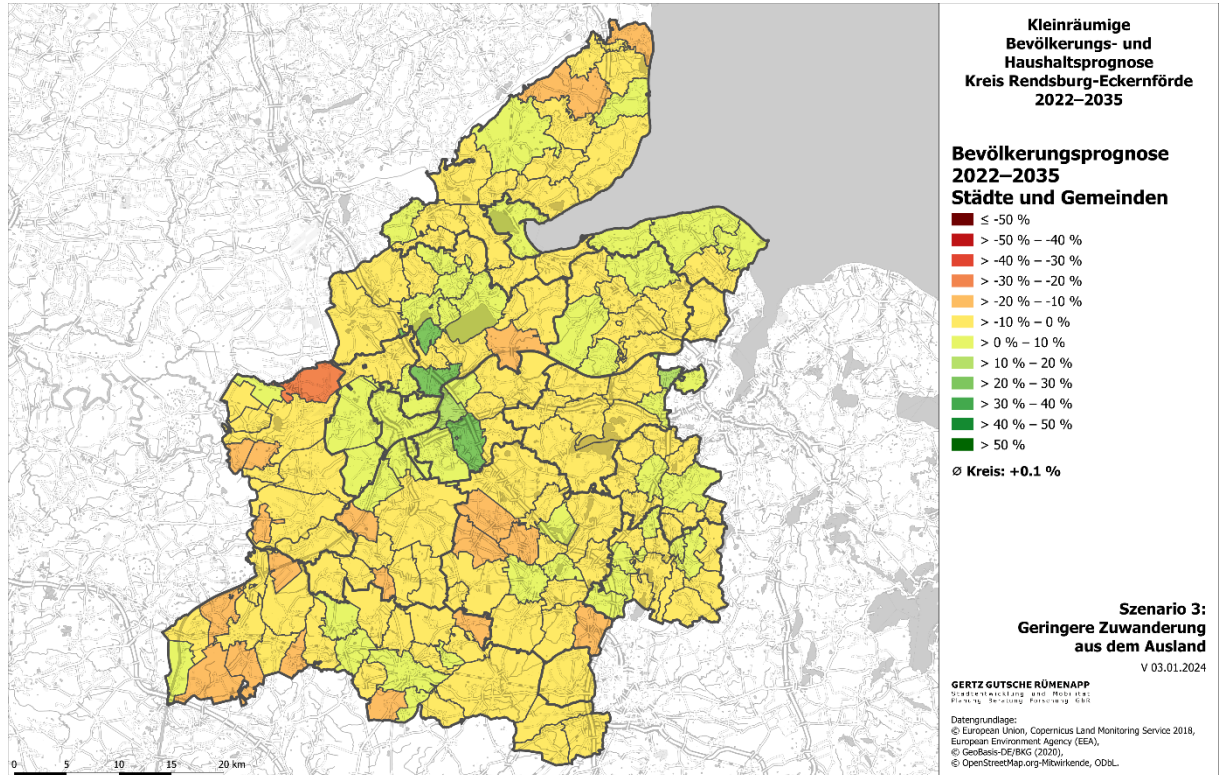


Abbildung 39 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035

Es zeigt sich, dass unter den Bedingungen des Szenarios 3 in vielen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden die Wanderungsgewinne nicht ausreichen, um die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung auszugleichen (vgl. Abbildung 40). Dies erklärt die bereits im Zusammenhang mit Abbildung 38 beschriebenen Rückgänge der Bevölkerungszahlen.

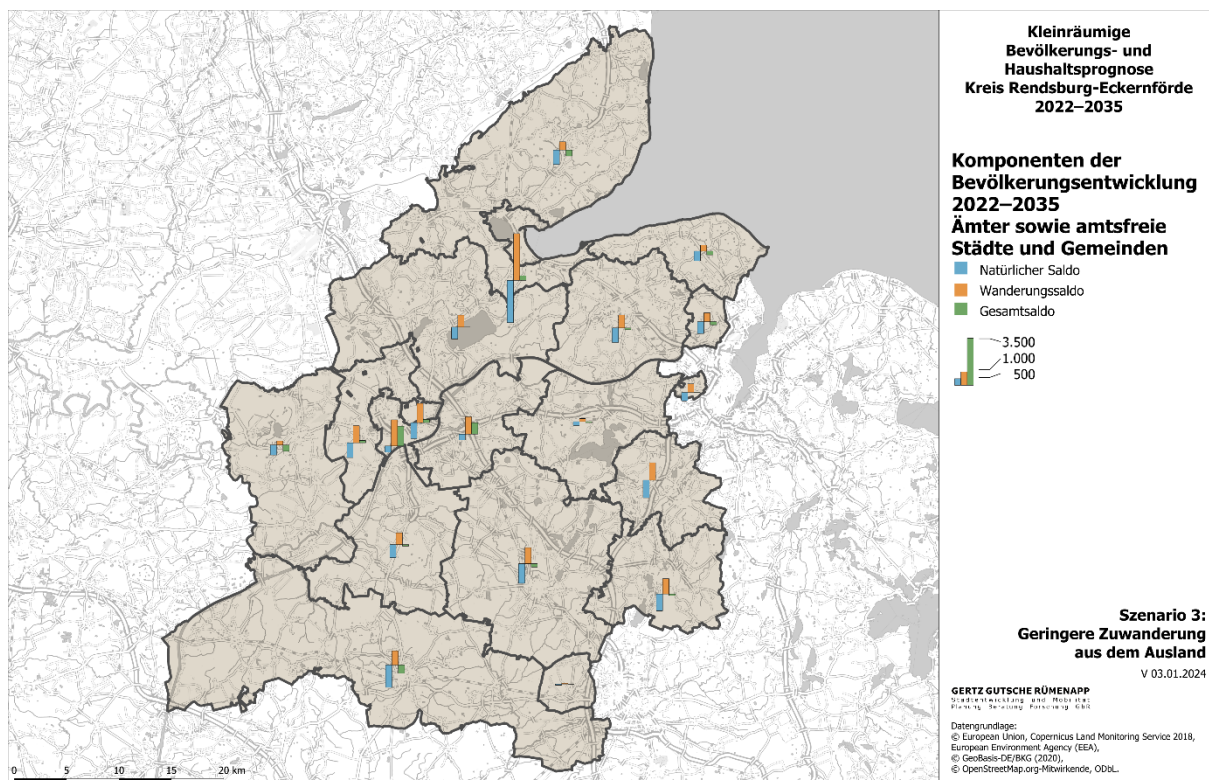


Abbildung 40 Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Die Anzahl der unter 18-Jährigen würde im Rahmen des Szenarios 3 im Raum Rendsburg, in Eckernförde (+3,1%) sowie im Amt Eidertal (+3%) ansteigen. Rückgänge der Anzahl der Personen in dieser Altersgruppe würden sich vor allem in den Ämtern Achterwehr Dänischenhagen (-10,4%) und Hüttener Berge sowie in Altenholz vollziehen (zwischen -13 und -10,6%) (vgl. Abbildung 41). Kreisweit liegt der Rückgang in dieser Altersgruppe bei -2,6%.

Die Anzahl der 18- bis unter 65-Jährigen könnte im Szenario 3 kreisweit um -9,4% zurückgehen. Vergleichsweise hohe Rückgänge zeigen sich in den Ämtern Hohner Harde (-18,2%) und Mittelholstein (-14,5%) (vgl. Abbildung 42).

Bei den Älteren und Alten sind auch im Szenario 3 hohe Zuwächse zu erwarten: Diese liegen bei den 65-Jährigen und Älteren kreisweit bei etwa +25,2%. Besonders deutlich zeigen sich diese in Wasbek (+39,6%) und im Amt Eiderkanal (+41,1%) (vgl. Abbildung 43). Bei den 80-Jährigen und Älteren (+15,8%) sind die Zuwächse vor allem im Amt Hüttener Berge (+44,6%) sowie im Amt Schlei-Ostsee (+31,7%) hoch (vgl. Abbildung 44).

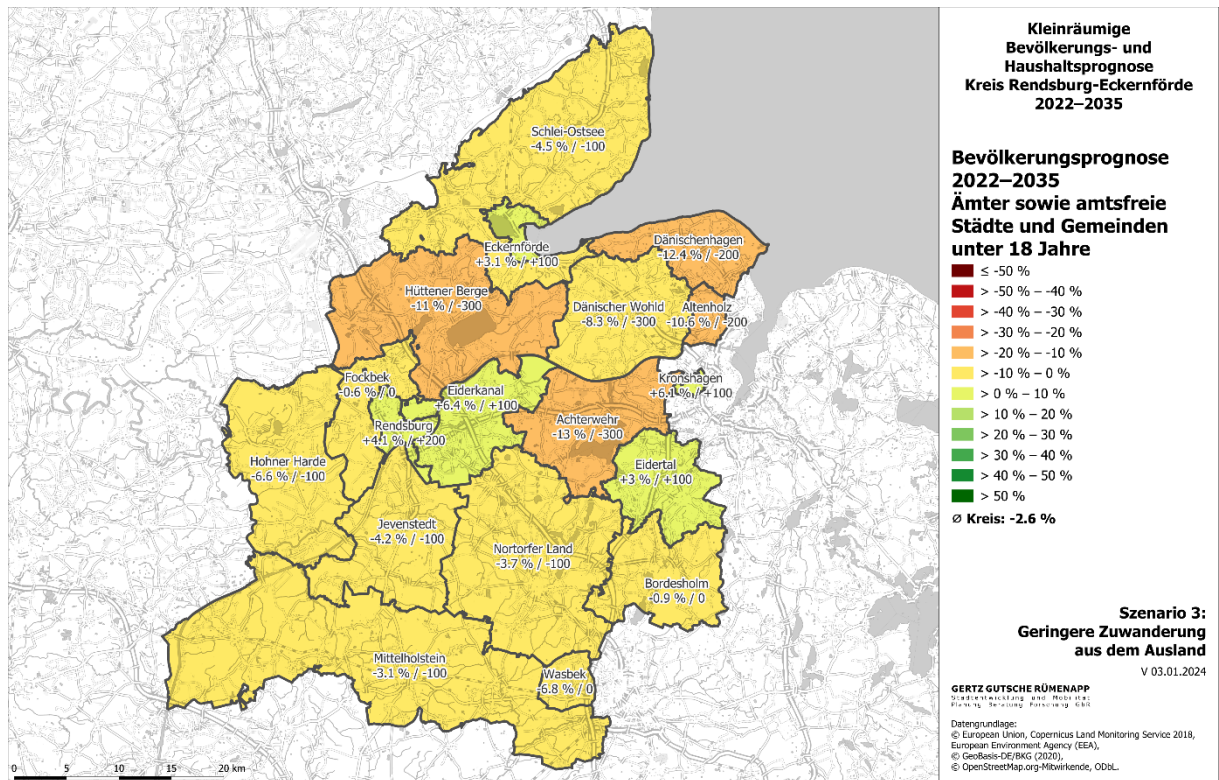


Abbildung 41 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämter, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

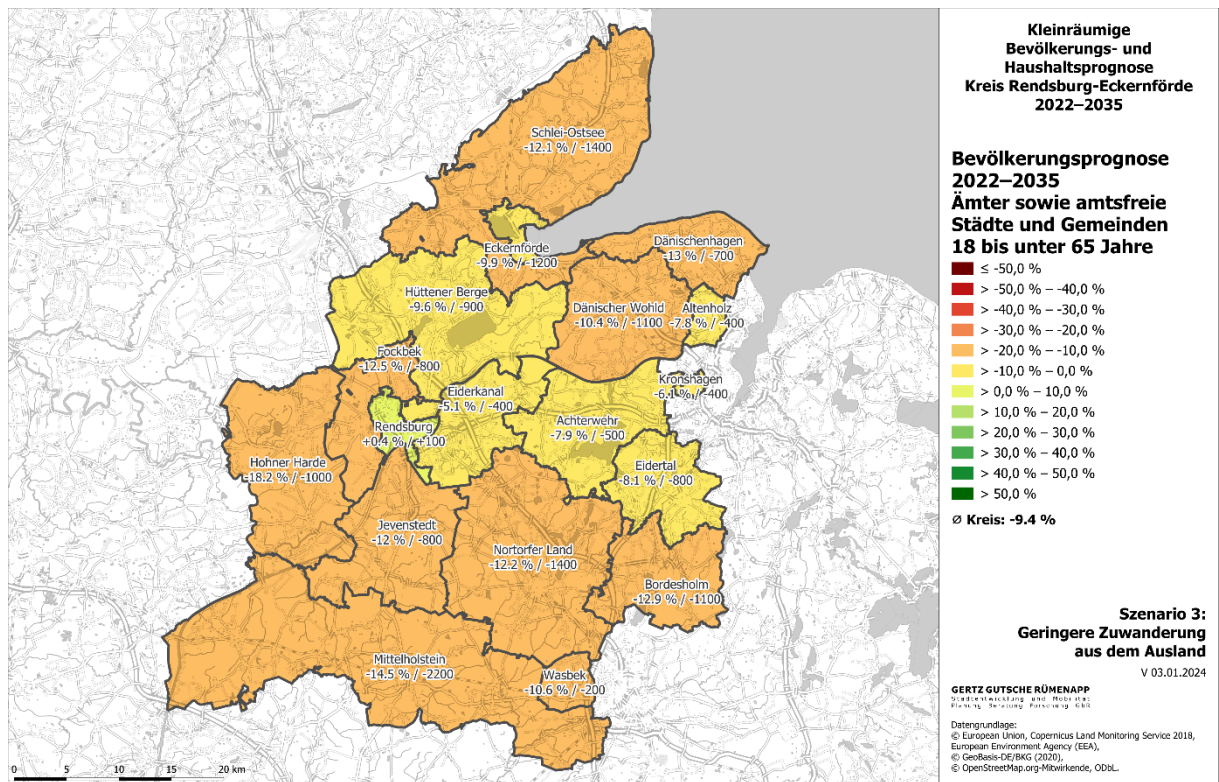


Abbildung 42 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämter, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035



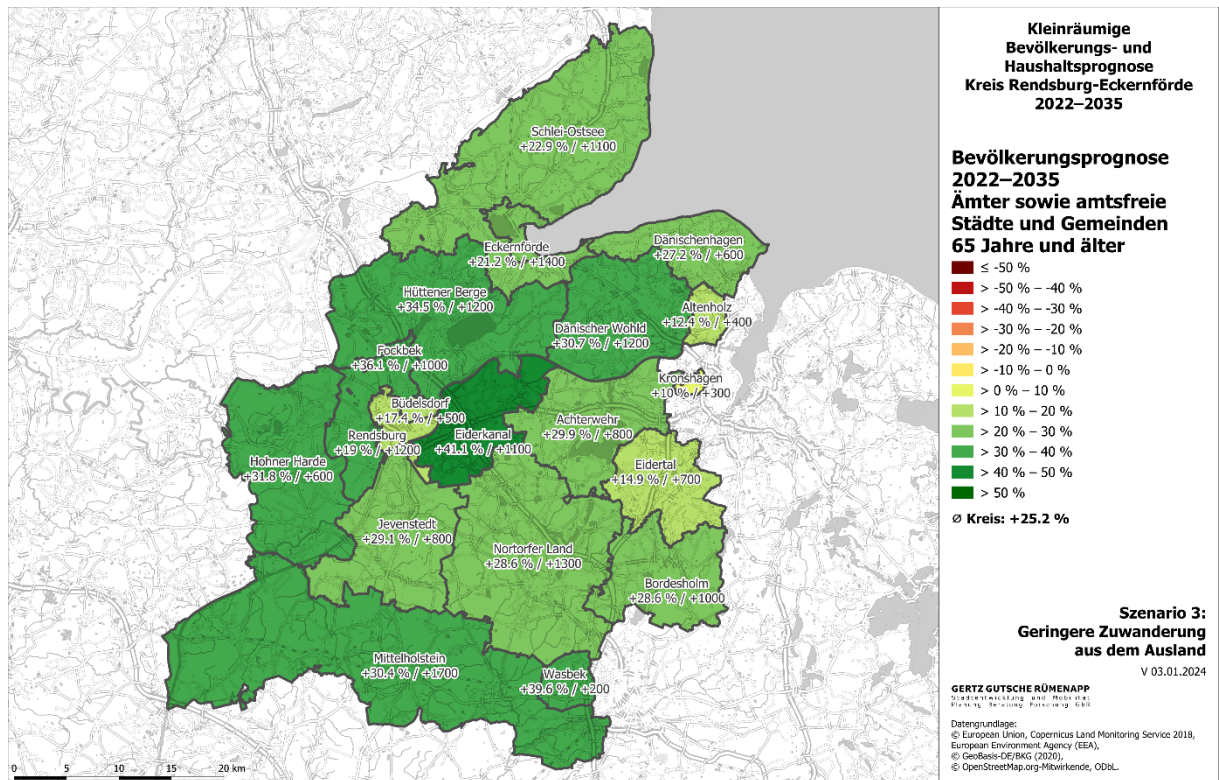


Abbildung 43 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

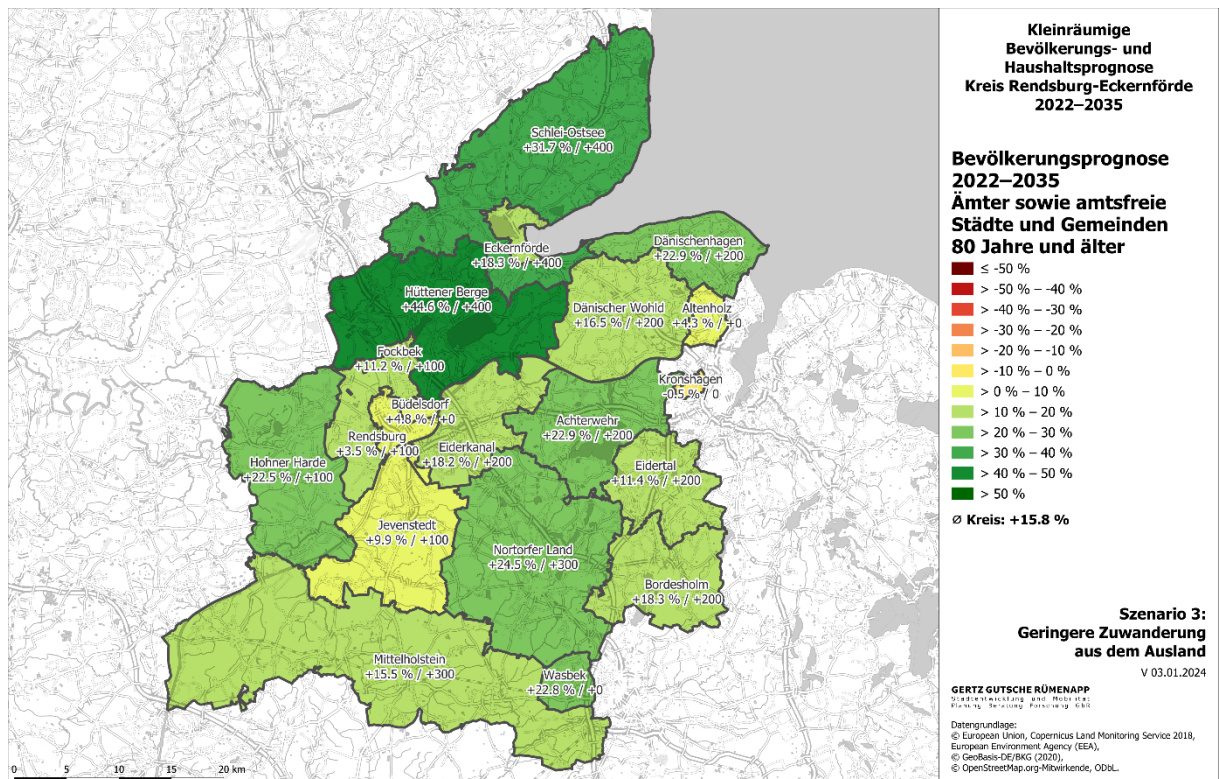


Abbildung 44 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

## 6. Ergebnisse Haushaltsprognose

Im Folgenden werden Ergebnisse der Haushaltsprognose dargestellt und erläutert. Dabei wird zunächst auf die Entwicklung im Kreis insgesamt (Abschnitt 6.1) und im Anschluss daran auf die kleinräumige Entwicklung in den Ämtern und den amtsfreien Städten und Gemeinden eingegangen (vgl. Abschnitt 6.2).

### 6.1. Entwicklung im gesamten Kreis

Die Zahl der Haushalte im gesamten Kreis könnte von rund 131.860 im Jahr 2022 je nach Szenario auf etwa 134.250 (Szenario 3) bis rund 138.300 (Szenario 2) anwachsen (vgl. Abbildung 45). Die Zuwächse betragen +1,8% (Szenario 3), +3,2% (Szenario 1) bzw. +4,9% (Szenario 2). Im *Szenario 1 – mittlere wahrscheinliche Variante* könnte die Anzahl der Haushalte rund 136.030 betragen.

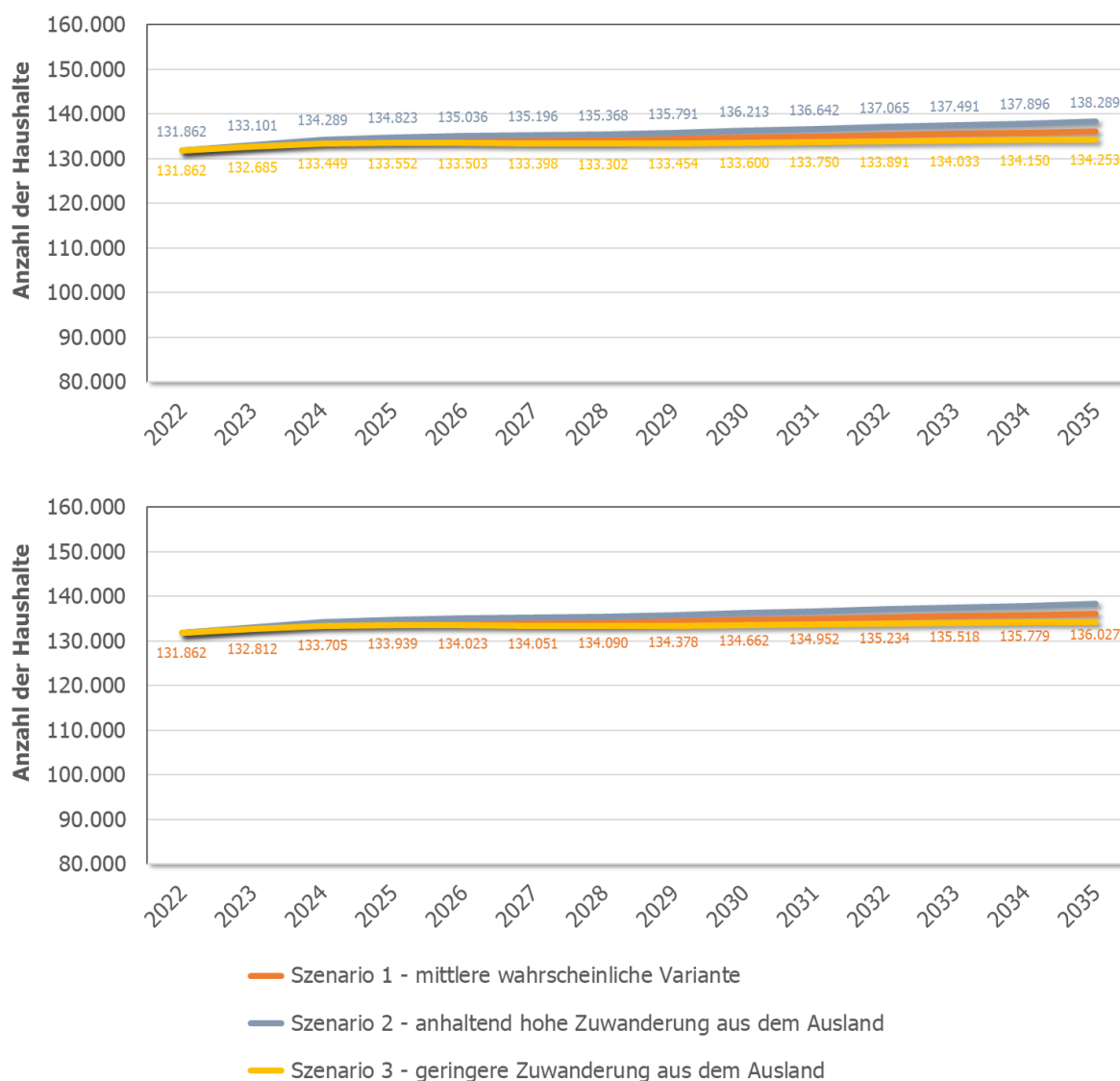


Abbildung 45 Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2022-2035

Die prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte zwischen 2022 und 2035 differenziert nach ihrer Größe zeigt vor allem eine Zunahme der Anzahl der 1- und 2-Personenhaushalte. Diese könnte zwischen +4,6% bzw. +3,5% (Szenario 3) und +7,2% bzw. +6,1% (Szenario 2) liegen. Für das Szenario 1 wird ein Anstieg um +5,8% bzw. +4,6% ermittelt.

Demgegenüber könnte die Anzahl der Drei- und Mehrpersonen-Haushalte – und damit der klassischen Familienhaushalte – tendenziell rückläufig sein: In den Szenarien 3 und 1 könnte der Rückgang rund -4,1% bzw. -2,3% betragen. Für das Szenario 2 wird ein leichter Anstieg um +0,2% ermittelt.

Die Entwicklungen der Anzahl der Haushalte nach Anzahl der Mitglieder ist eng mit der demografischen Entwicklung verknüpft. Der starke Anstieg der Anzahl der Älteren und Alten bringt eine deutliche Zunahme der Anzahl kleinerer Haushalte mit sich. Die (in Westdeutschland) besonders geburtenstarken Jahrgänge erreichen im Prognosezeitraum sukzessive die Altersklasse der 65-Jährigen und Älteren bzw. altern weiter in diese hinein. Damit gibt es künftig auf jeden Fall mehr kleinere und ältere Haushalte. Gleichzeitig geht die Anzahl der jüngeren Menschen absehbar zurück, so dass es – insbesondere im Zusammenhang mit gesellschaftlichen Entwicklungen, die zu veränderten Haushaltsstrukturen und anderen Modellen des Zusammenlebens führen – tendenziell erst einmal immer weniger Menschen gibt, die in „klassischen Familienstrukturen“ zusammenleben. Die durchschnittliche Haushaltsgröße geht in allen Szenarien zurück.

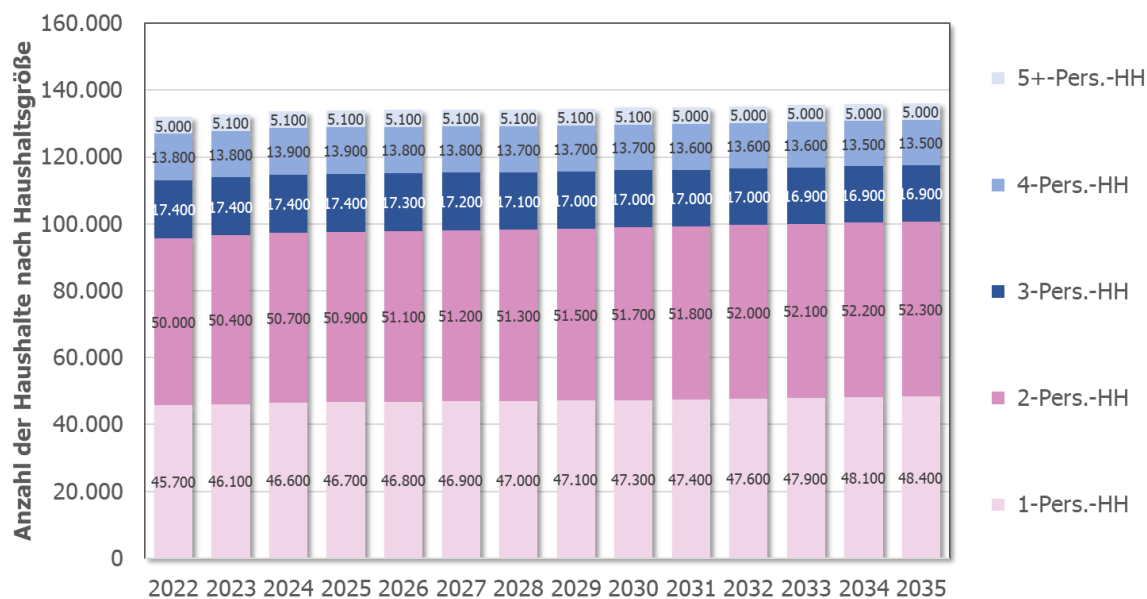


Abbildung 46 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035

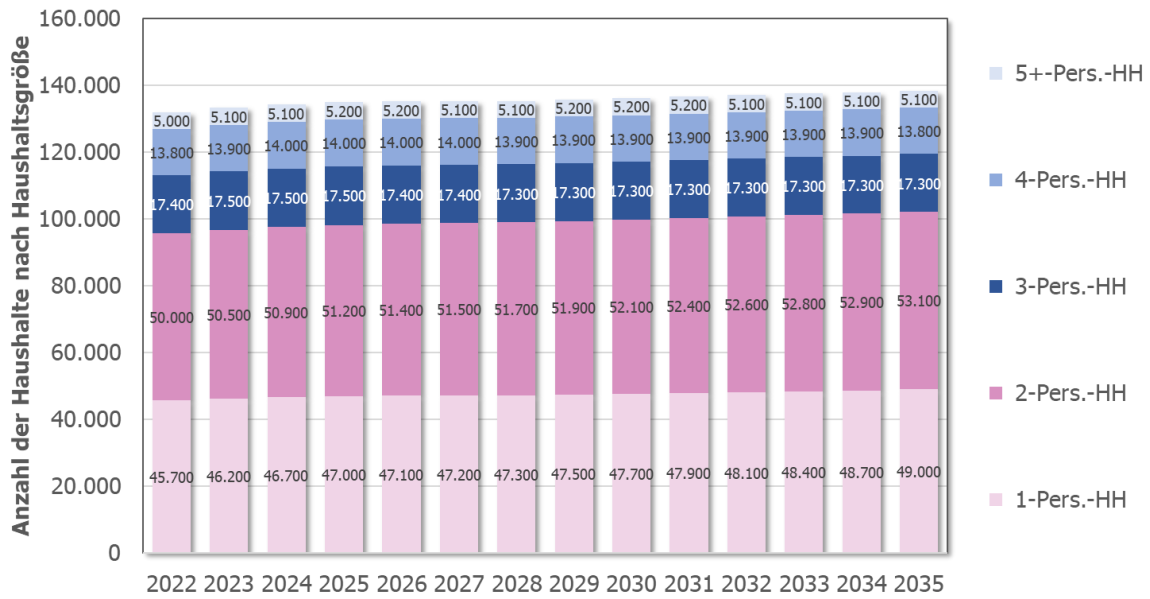


Abbildung 47 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035

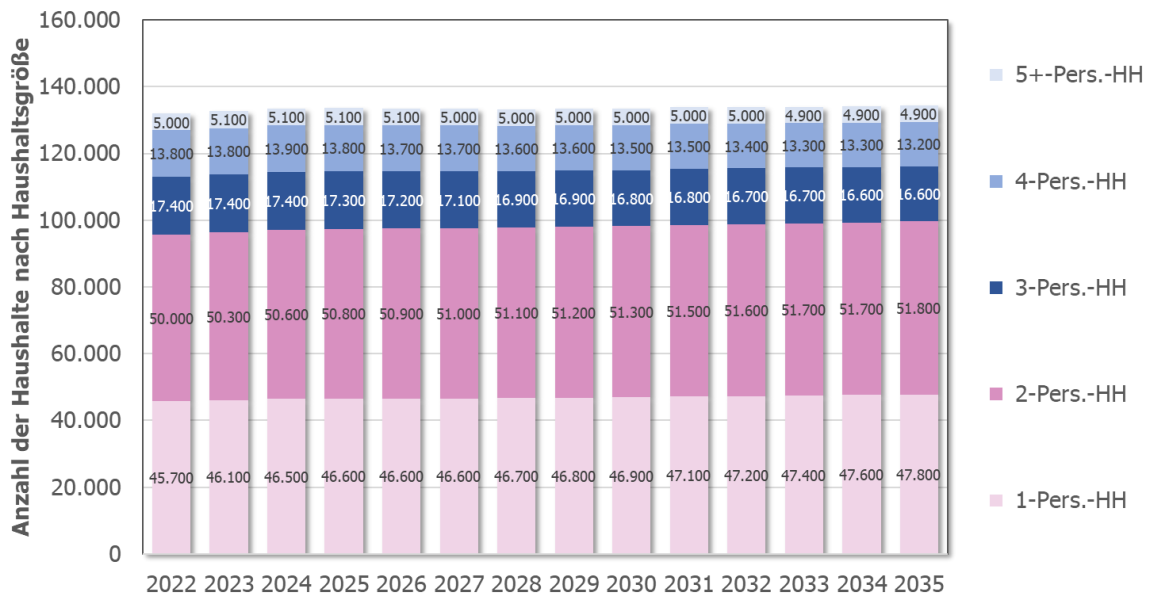


Abbildung 48 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035

---

## **6.2. Kleinräumige Entwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden**

Die größten absoluten Zuwächse bei der Anzahl der Haushalte werden sich unter den Annahmen des Szenarios 1 bis 2035 im Amt Eiderkanal (+8,9%), in der Stadt Rendsburg (+5,8%) sowie im Amt Fockbek (+5,6%) vollziehen. Absolut betrachtet bedeutet dies einen Anstieg der Anzahl der Haushalte um 900 (Stadt Rendsburg) bzw. 500 (Amt Eiderkanal). In Fockbek könnten es bis zum Jahr 2035 rund 300 zusätzliche Haushalte sein. Mit Ausnahme des Amtes Hohner Harde, für das im Szenario 1 eine konstante Entwicklung der Anzahl der Haushalte vorausgerechnet wird, könnte die Haushaltszahl in allen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden ansteigen (Abbildung 49).

Diese Entwicklungen unterscheiden sich zwischen den Szenarien kaum: Zuwächse der Anzahl der Haushalte ergeben sich in allen betrachteten Szenarien insbesondere im Rendsburg-nahen Raum, im Amt Hüttener Berge sowie in der Stadt Eckernförde. Rückläufig könnte hingegen zumindest unter den Bedingungen des Szenarios 3 die Anzahl der Haushalte im Amt Hohner Harde sein (-2,5%). In diesem Szenario weisen noch weitere Ämter leichte Rückgänge der Haushaltszahlen auf (vgl. Abbildung 53).

Die kleinräumige Betrachtung zeigt eine deutliche Korrespondenz zwischen der Bevölkerungsentwicklung sowie der Entwicklung der Anzahl der Haushalte (vgl. Abbildung 50, Abbildung 52 und Abbildung 54).

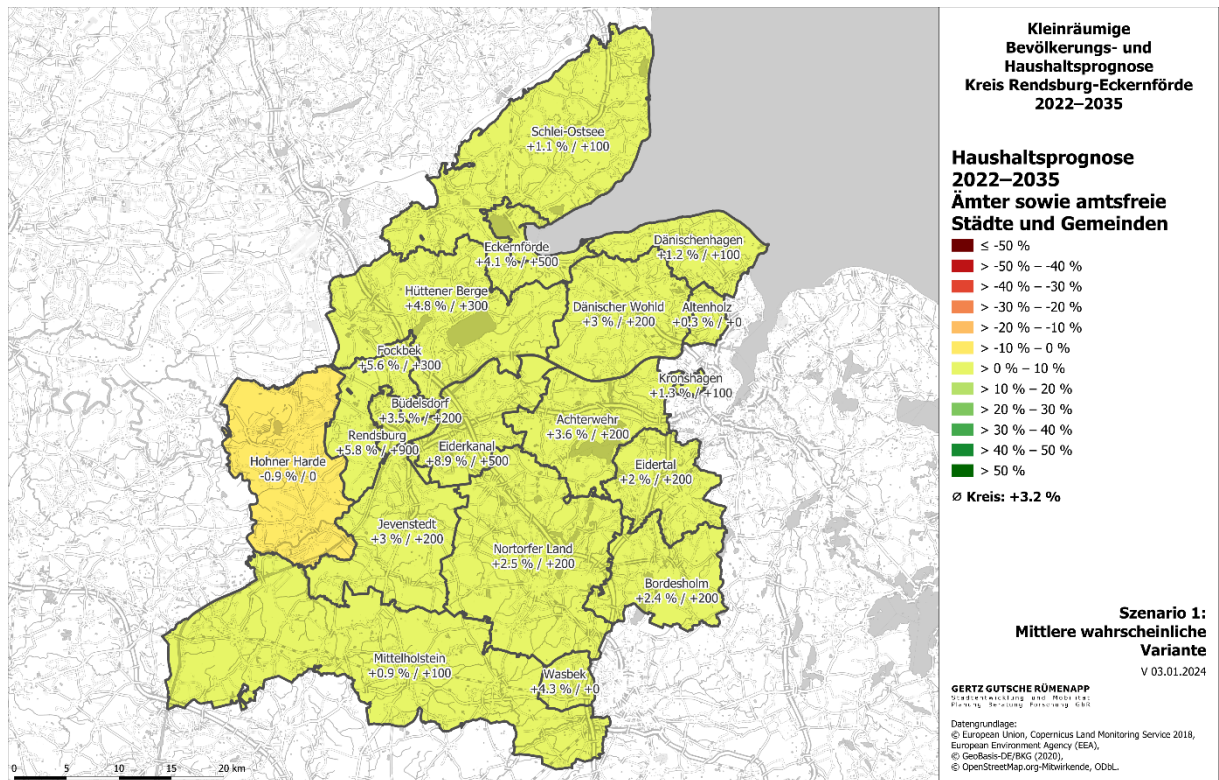


Abbildung 49 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

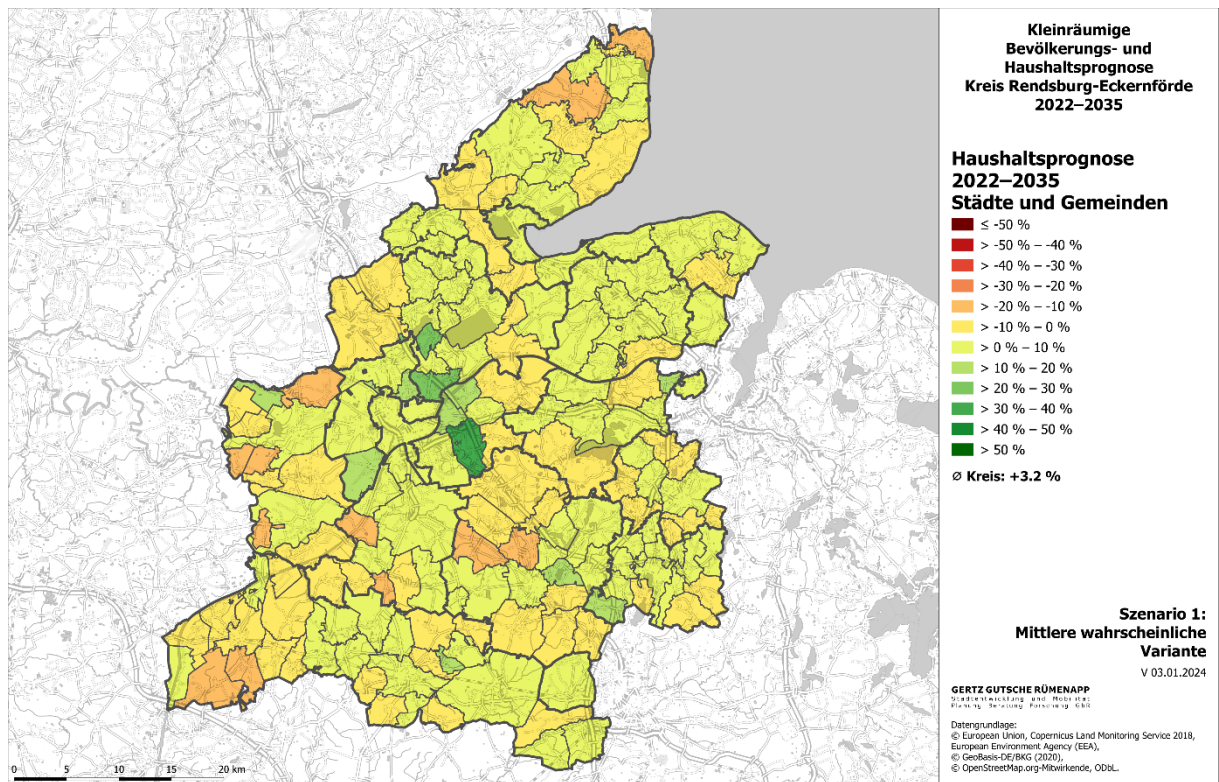


Abbildung 50 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035

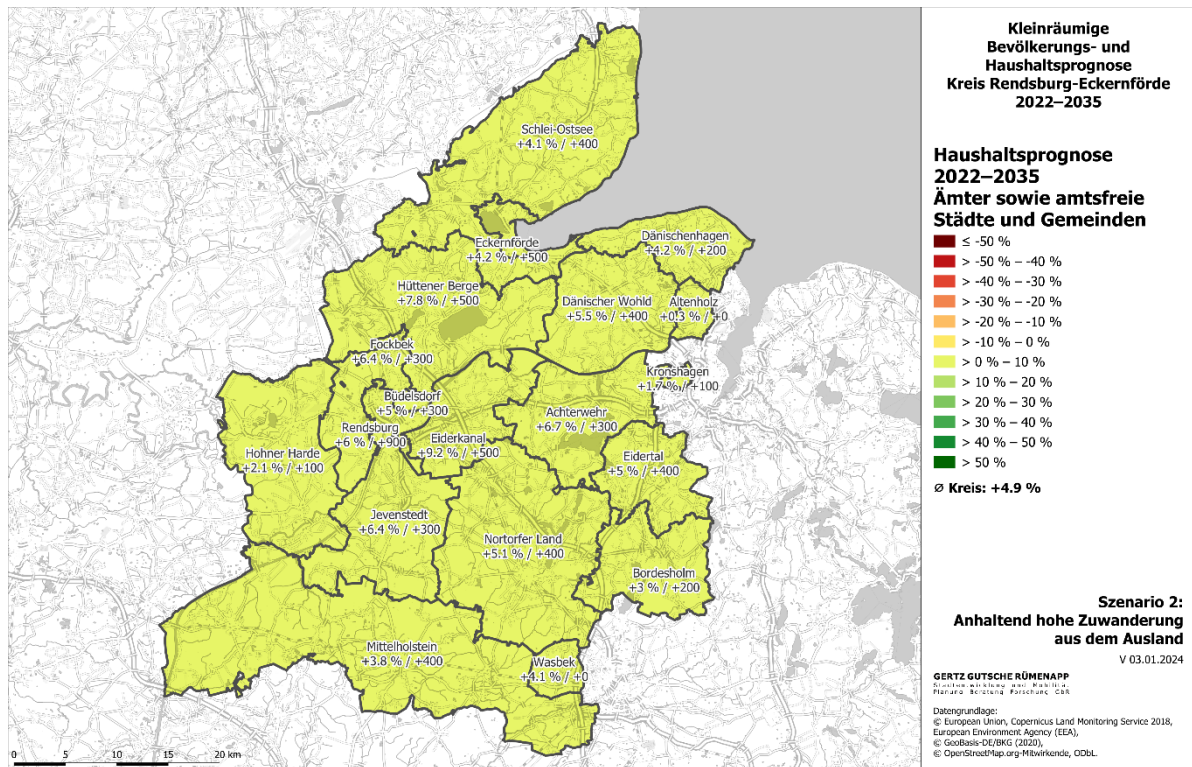


Abbildung 51 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

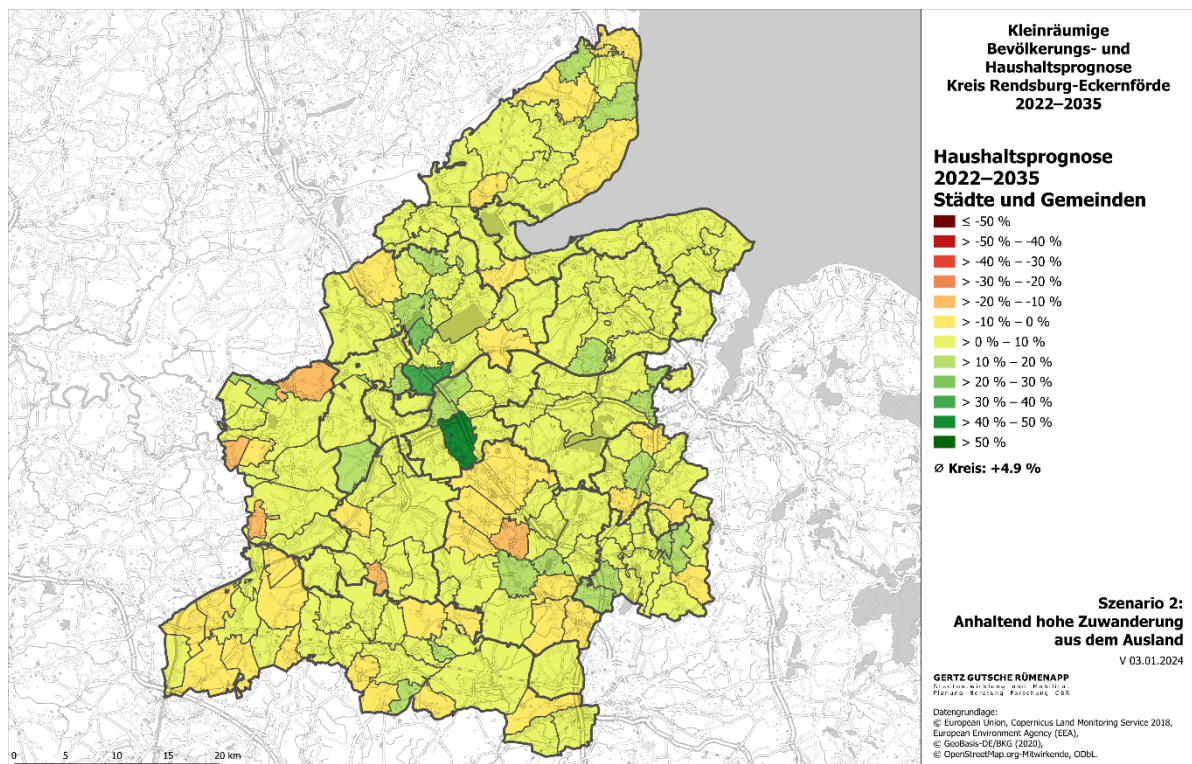


Abbildung 52 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035

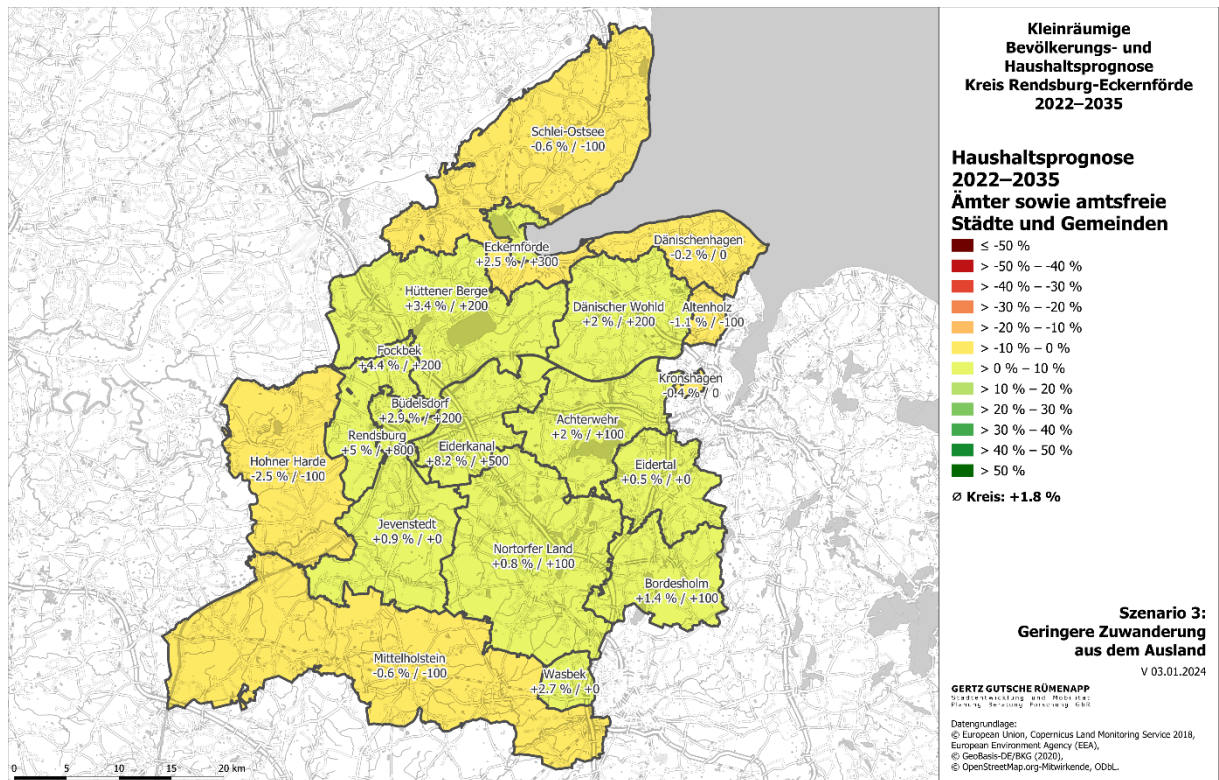


Abbildung 53 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

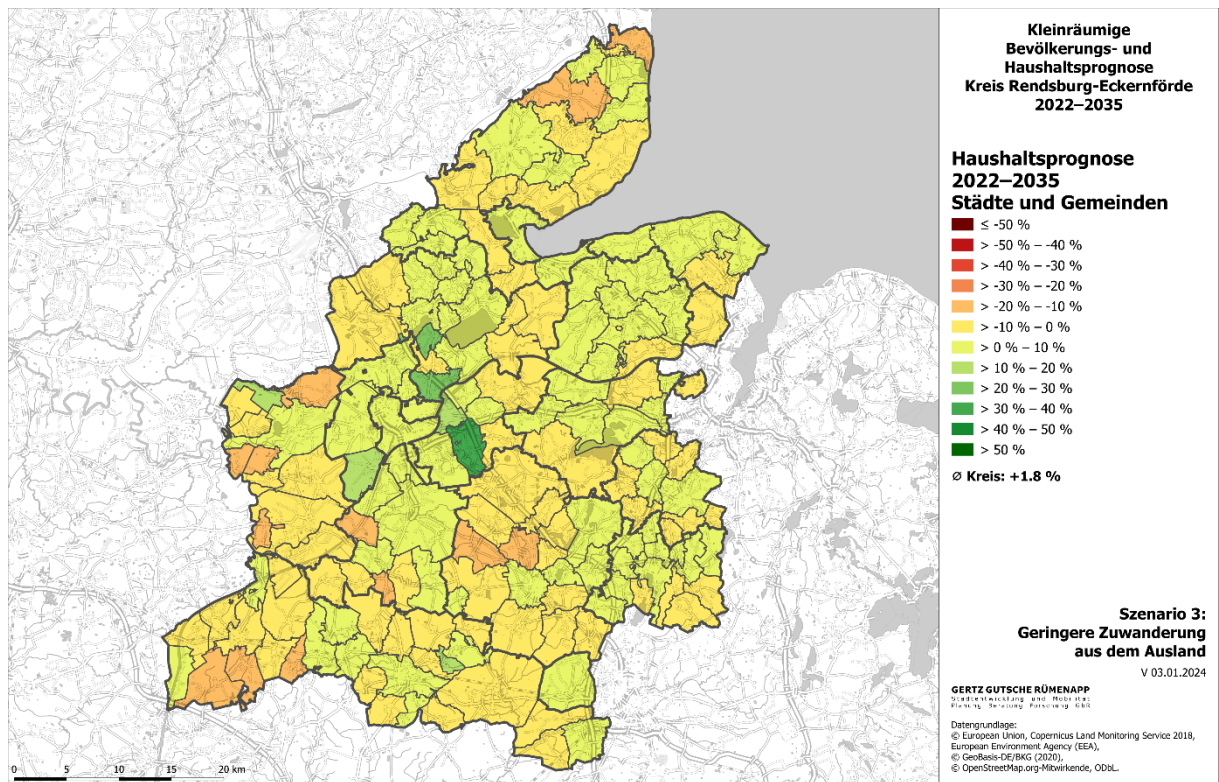


Abbildung 54 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035



---

Die kleinräumige Betrachtung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößenklassen – 1- und 2-Personen-Haushalte bzw. 3- und-mehr-Personen-Haushalte – zeigt Folgendes:

- Über alle Szenarien zeigt sich eine zunehmende Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte.
  - Im *Szenario 1 – mittlere wahrscheinliche Variante* steigt die Anzahl der Haushalte dieser Größenklasse absolut und relativ vor allem in Rendsburg (+700) an. Relativ betrachtet ist der Anstieg vor allem im Amt Eiderkanal hoch (+11,6%) (vgl. Abbildung 55).
  - Unter den Bedingungen des *Szenarios 2 – Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland* könnte der Anstieg der Anzahl 1- und 2-Personen-Haushalte neben dem Amt Eiderkanal auch in den Ämtern Hüttener Berge und Fockbeck über +10% liegen (vgl. Abbildung 57).
  - Selbst unter den Annahmen des Szenarios 3 steigt die Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte überall an – wenngleich im Vergleich zum Szenario 1 im geringeren Maße (vgl. Abbildung 59).
- Bei der kleinräumigen Betrachtung der Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte lassen sich in allen Szenarien Teilräume mit einer wachsenden Anzahl und Teilräume mit einer rückläufigen Anzahl an Haushalten dieser Größenklasse identifizieren:
  - Im Szenario 1 lässt sich ein Anstieg der „klassischen Familienhaushalte“ vor allem im Amt Eiderkanal ausmachen (+3%). Rückläufig ist die Anzahl der größeren und großen Haushalte vor allem im Amt Hohner Harde (-9,2%) (vgl. Abbildung 56).
  - Szenario 2 zeigt eine steigende Anzahl von 3- und-mehr-Personen-Haushalten in Rendsburg (+5,2%), Eidertal (+4,5%) und Eiderkanal (+3,6%) (vgl. Abbildung 58).
  - Unter den Bedingungen des *Szenarios 3 – Geringere Zuwanderung aus dem Ausland* wächst die Anzahl der größeren Haushalte lediglich in Rendsburg (+3,9%), im Amt Eiderkanal (+1,9%) sowie leicht in Kronshagen an (1,1%). In allen anderen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden ist die Entwicklung hingegen rückläufig (vgl. Abbildung 60).

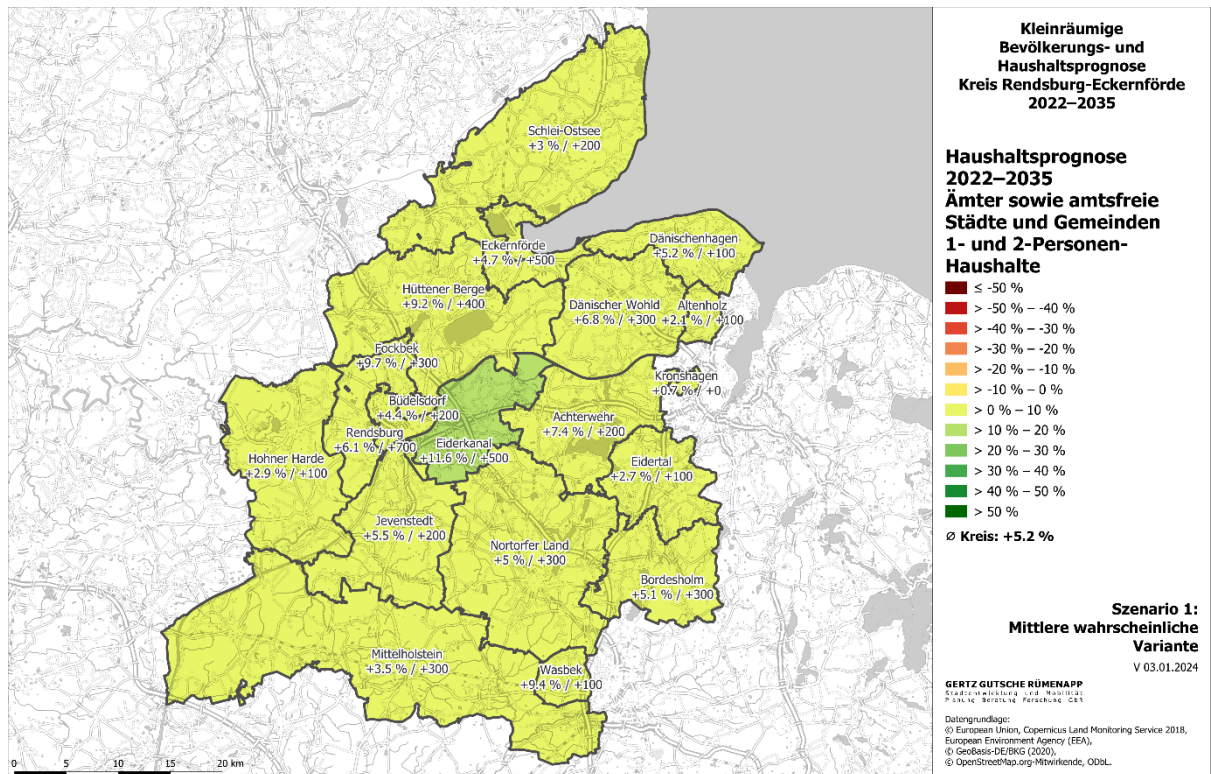


Abbildung 55 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

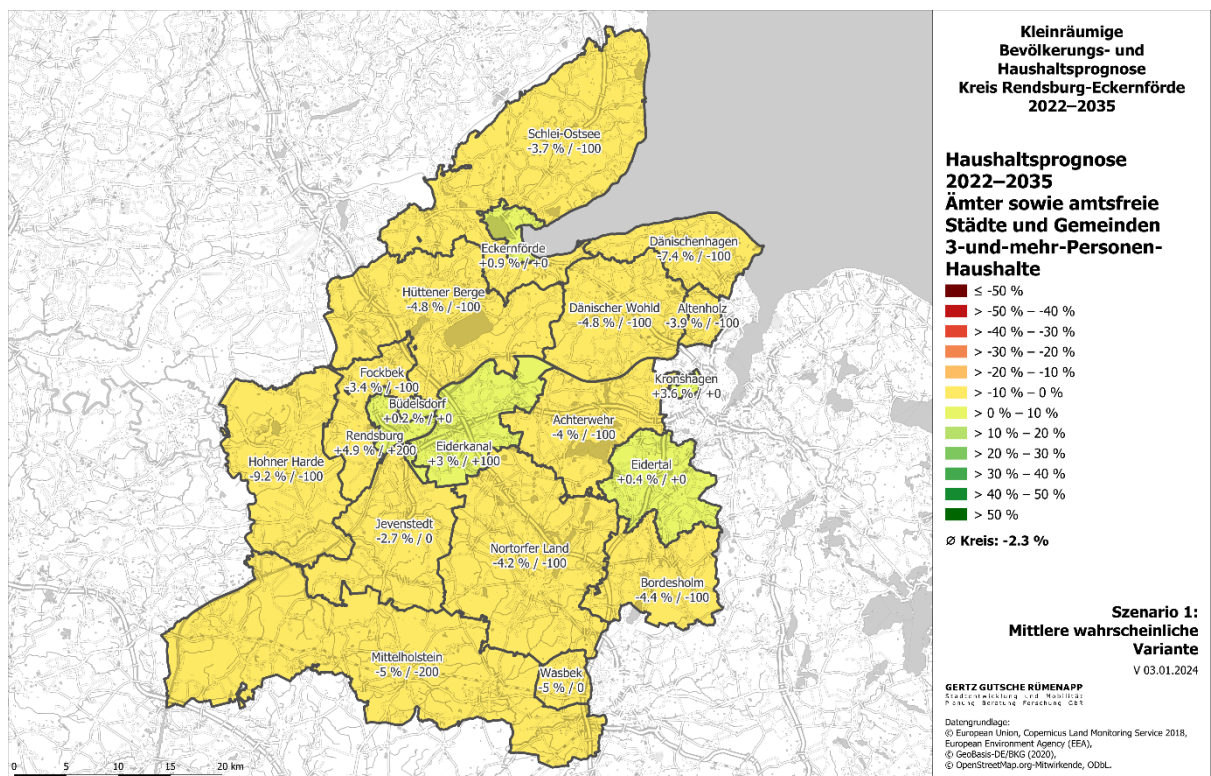


Abbildung 56 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

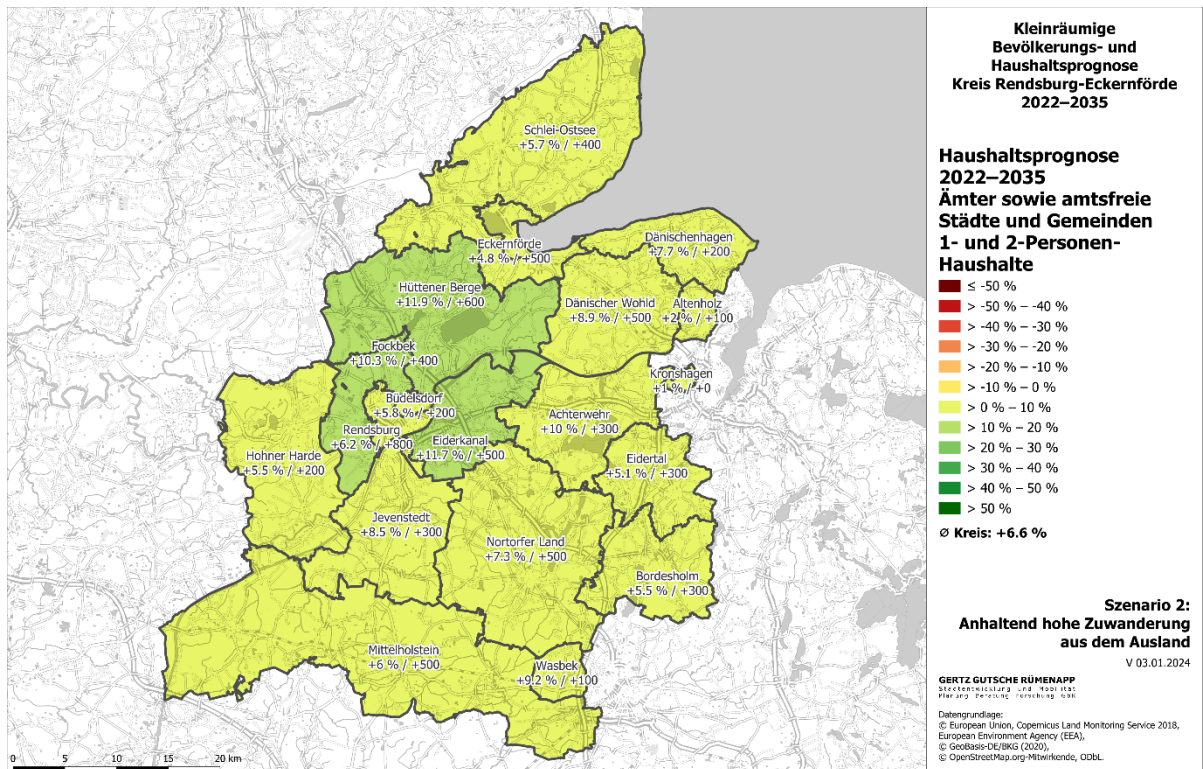


Abbildung 57 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

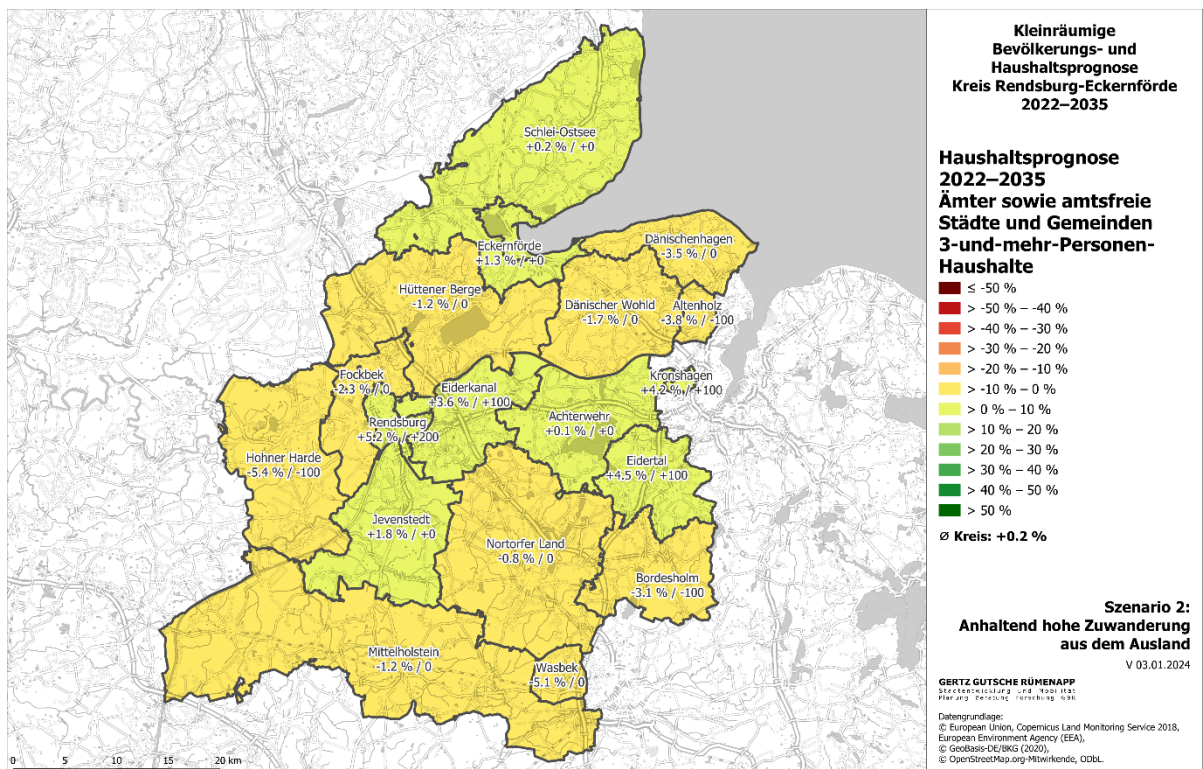


Abbildung 58 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

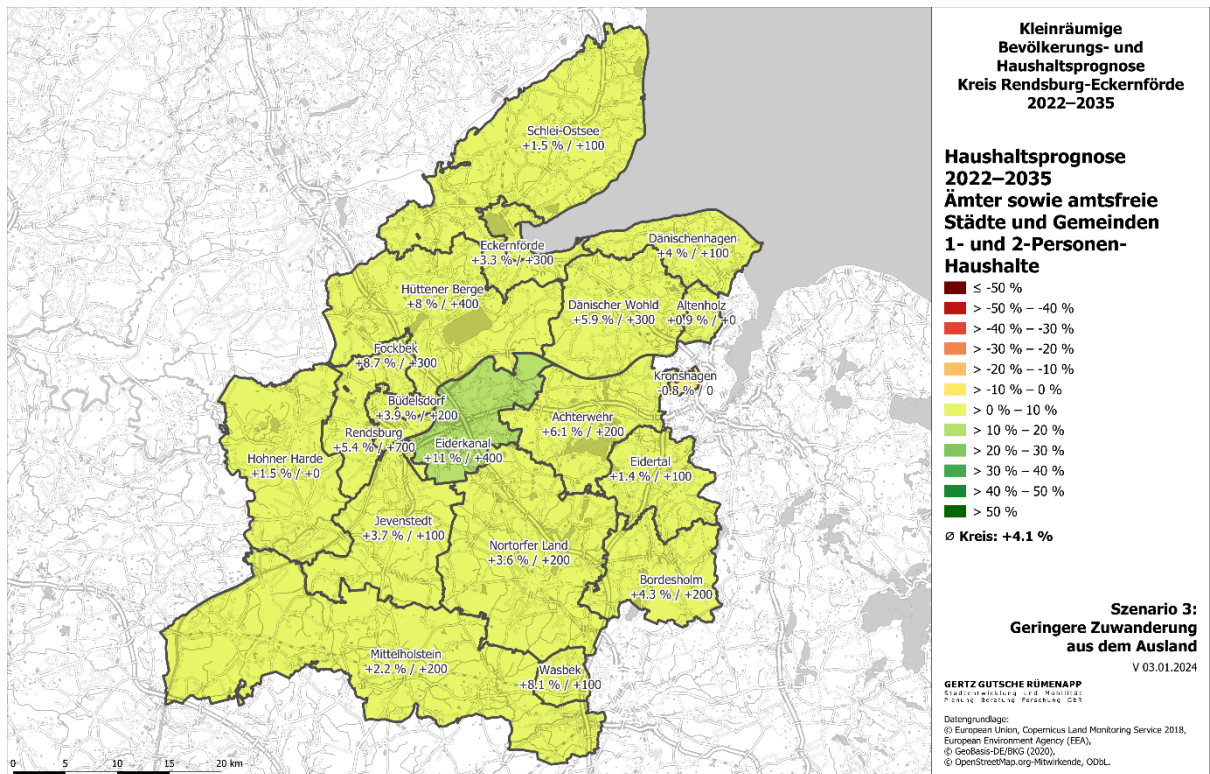


Abbildung 59 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

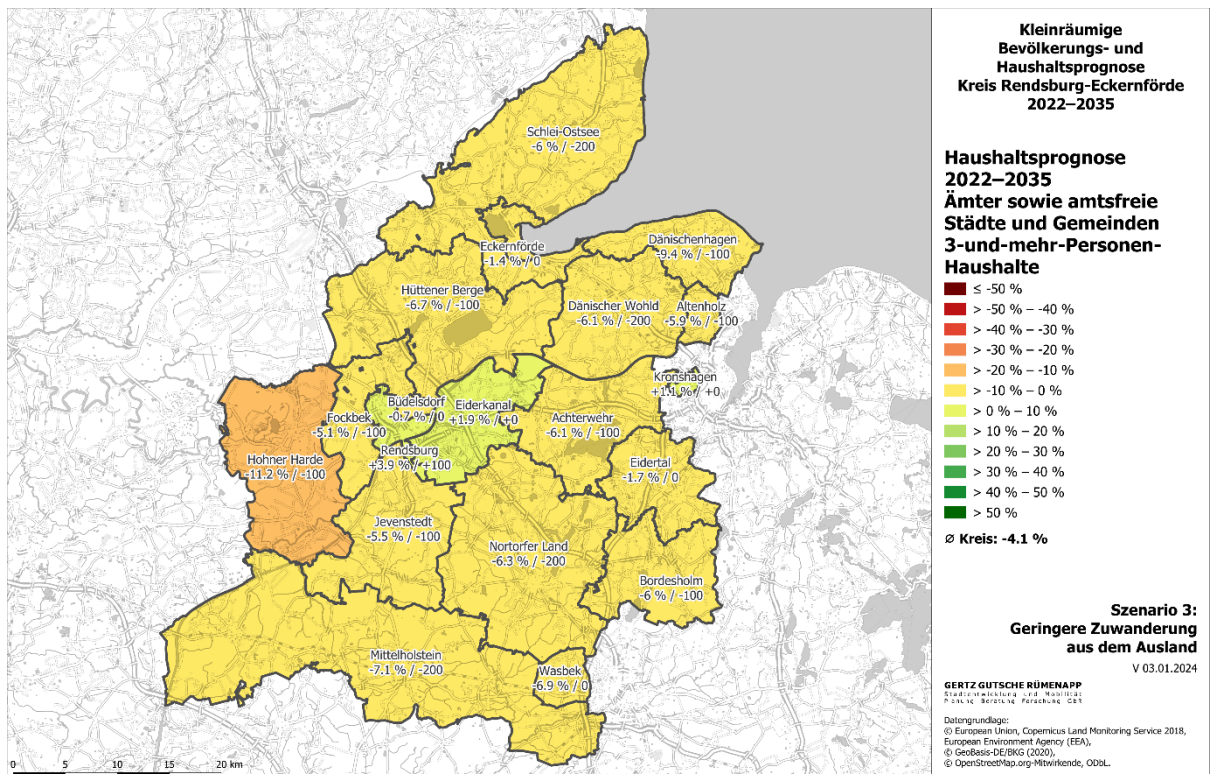


Abbildung 60 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

## 7. Anhang

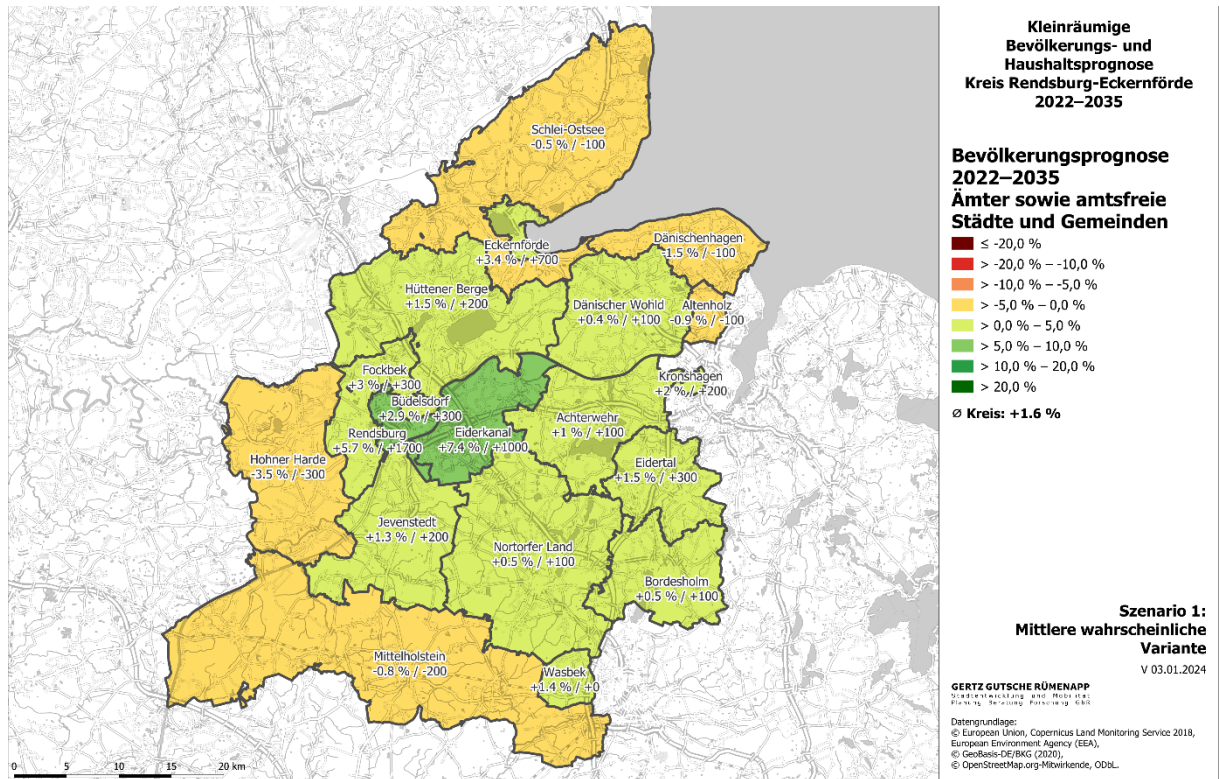


Abbildung 61 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung)

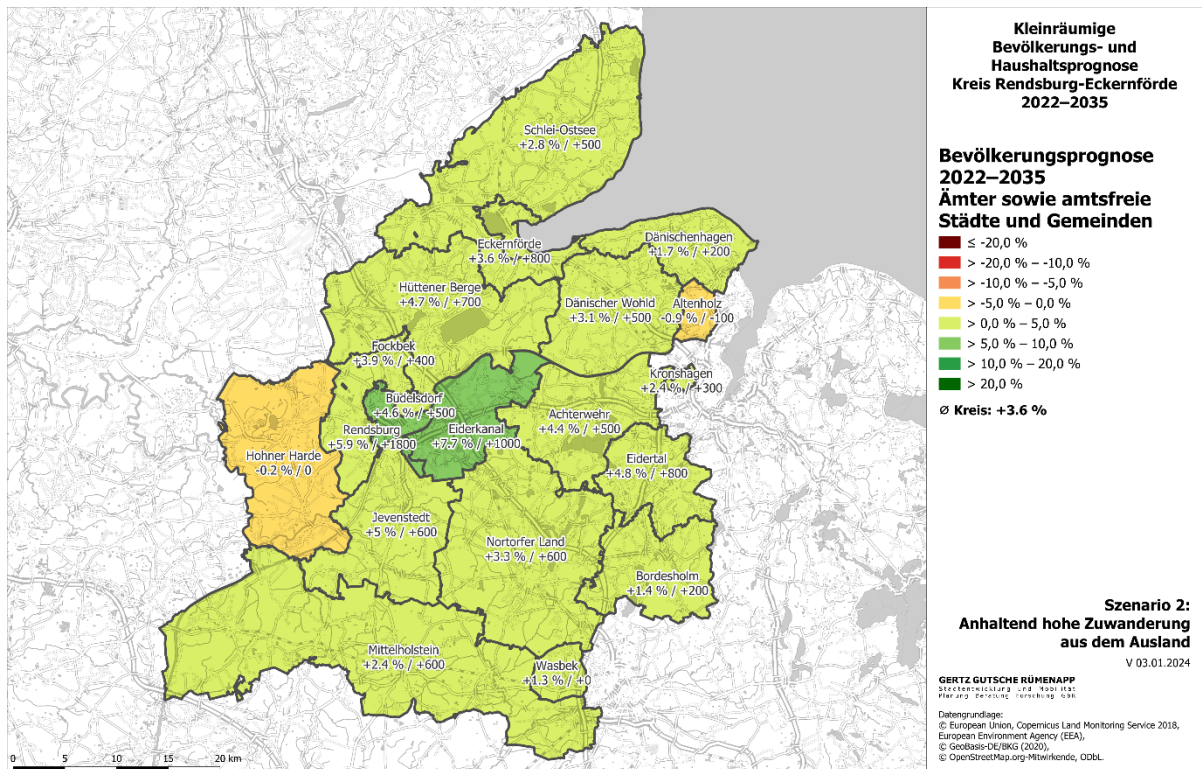


Abbildung 62 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung)

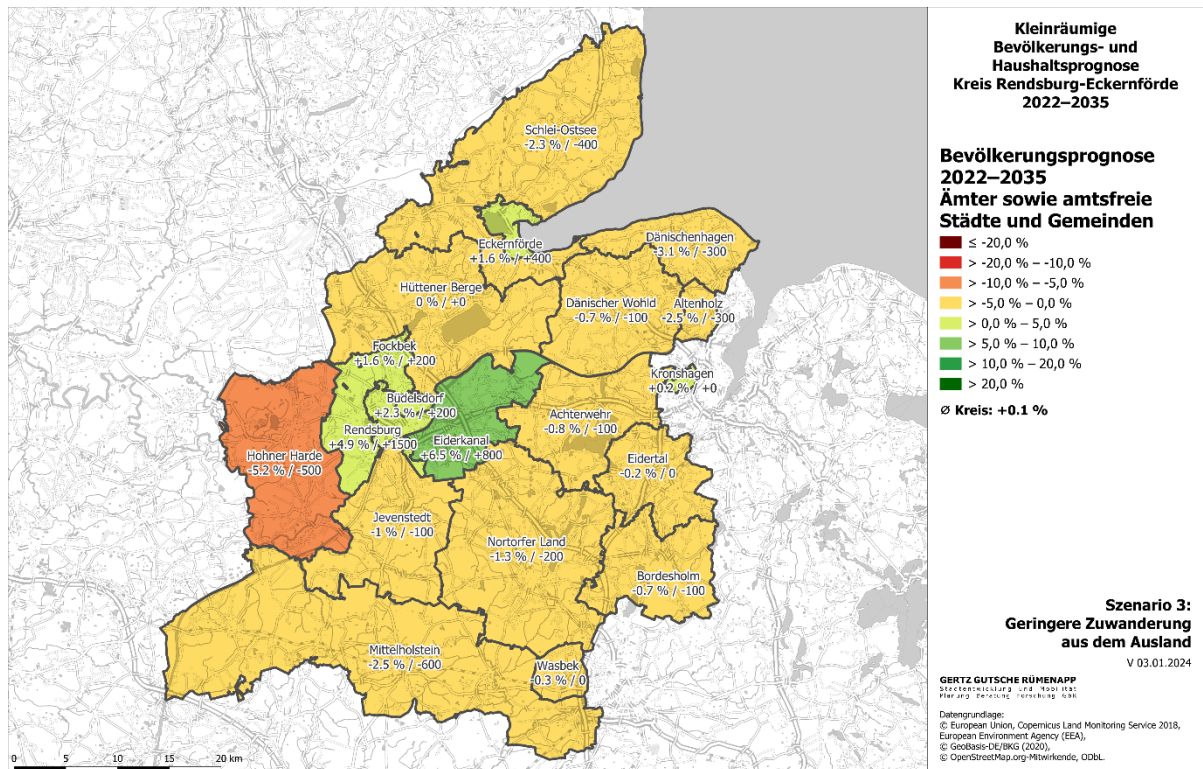


Abbildung 63 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035 (alternative Skalierung)

*Tabelle 3 Korrekturfaktoren Fortzüge auf Ebene der Teilräume*

|                      | Männer |       |       |       |       |      | Frauen |       |       |       |       |      |
|----------------------|--------|-------|-------|-------|-------|------|--------|-------|-------|-------|-------|------|
|                      | <18    | 18-24 | 25-29 | 30-49 | 50-64 | 65+  | <18    | 18-24 | 25-29 | 30-49 | 50-64 | 65+  |
| Altenholz            | 0,84   | 0,96  | 0,96  | 0,96  | 0,76  | 0,68 | 0,87   | 0,93  | 0,94  | 0,91  | 0,81  | 0,65 |
| Büdelsdorf           | 0,95   | 0,97  | 1,02  | 1,11  | 0,98  | 0,92 | 0,95   | 0,88  | 0,93  | 1,06  | 0,77  | 0,97 |
| Eckernförde          | 0,90   | 1,00  | 1,12  | 0,93  | 0,78  | 0,67 | 0,93   | 0,91  | 0,93  | 0,93  | 0,75  | 0,67 |
| Kronshagen           | 0,95   | 0,85  | 1,01  | 1,17  | 1,01  | 0,86 | 0,89   | 0,84  | 1,11  | 1,08  | 0,95  | 0,95 |
| Rendsburg            | 1,21   | 0,86  | 0,91  | 1,23  | 1,22  | 1,10 | 1,24   | 0,80  | 0,89  | 1,15  | 1,04  | 1,04 |
| Achterwehr           | 0,90   | 0,98  | 1,08  | 0,98  | 1,05  | 1,11 | 0,95   | 0,89  | 1,07  | 0,97  | 1,01  | 1,15 |
| Dänischenhagen       | 0,77   | 0,95  | 1,13  | 0,81  | 0,87  | 1,07 | 0,81   | 1,08  | 1,06  | 0,94  | 1,01  | 1,15 |
| Dänischer Wohld      | 0,96   | 1,02  | 0,95  | 0,91  | 1,03  | 0,84 | 0,75   | 0,96  | 1,07  | 1,00  | 0,90  | 1,19 |
| Gettorf              | 0,64   | 0,89  | 0,91  | 0,65  | 0,81  | 0,60 | 0,64   | 0,90  | 0,91  | 0,64  | 0,81  | 0,61 |
| Flintbek             | 0,60   | 0,76  | 0,82  | 0,76  | 0,63  | 0,92 | 0,70   | 0,89  | 0,92  | 0,75  | 0,73  | 0,94 |
| Fockbek              | 0,77   | 0,97  | 0,82  | 0,86  | 0,76  | 0,76 | 0,83   | 1,01  | 0,97  | 0,79  | 0,71  | 0,90 |
| Hohner Harde         | 1,19   | 0,93  | 0,95  | 0,76  | 0,96  | 0,90 | 1,07   | 0,99  | 0,86  | 0,96  | 1,04  | 0,93 |
| Jevenstedt           | 0,99   | 1,04  | 0,84  | 0,84  | 0,96  | 0,84 | 0,95   | 0,92  | 0,91  | 0,99  | 0,84  | 0,85 |
| Molfsee              | 0,65   | 0,92  | 1,24  | 0,96  | 0,94  | 1,13 | 0,69   | 0,94  | 1,16  | 1,00  | 1,02  | 1,27 |
| Nortorfer Land       | 0,91   | 0,85  | 0,92  | 1,28  | 1,57  | 1,29 | 1,09   | 0,94  | 0,93  | 1,01  | 1,02  | 1,35 |
| Nortorf              | 0,89   | 0,92  | 0,92  | 1,01  | 0,81  | 0,55 | 0,94   | 0,84  | 0,91  | 0,87  | 0,73  | 0,58 |
| Eiderkanal           | 0,99   | 1,05  | 1,09  | 1,06  | 1,02  | 1,06 | 0,90   | 1,08  | 0,92  | 0,98  | 0,97  | 1,06 |
| Bordesholm Amt       | 1,10   | 1,19  | 1,17  | 0,97  | 1,19  | 1,27 | 0,85   | 1,15  | 1,17  | 1,10  | 1,13  | 1,14 |
| Bordesholm Stadt     | 0,93   | 1,18  | 0,89  | 0,91  | 0,68  | 0,90 | 0,95   | 1,00  | 0,92  | 1,02  | 0,82  | 0,76 |
| Hüttener Berge       | 1,04   | 0,96  | 1,03  | 0,93  | 0,99  | 1,11 | 1,14   | 1,05  | 0,94  | 1,09  | 1,09  | 1,18 |
| Schlei               | 1,09   | 1,61  | 1,02  | 0,96  | 1,05  | 1,33 | 1,11   | 1,38  | 0,95  | 1,08  | 1,26  | 1,34 |
| Schwansen            | 1,40   | 1,20  | 1,38  | 1,28  | 1,52  | 1,93 | 1,59   | 1,42  | 1,45  | 1,32  | 1,84  | 1,66 |
| Windeby              | 1,17   | 1,08  | 1,00  | 1,20  | 1,14  | 1,47 | 1,48   | 1,20  | 0,90  | 1,32  | 1,24  | 1,08 |
| Aukrug+Wasbek        | 0,93   | 0,88  | 0,77  | 0,79  | 0,83  | 0,96 | 0,86   | 1,07  | 0,84  | 0,80  | 0,94  | 0,91 |
| Hanerau-Hademarschen | 1,30   | 1,03  | 0,82  | 0,88  | 0,99  | 1,07 | 1,29   | 1,32  | 0,85  | 1,07  | 1,25  | 1,21 |
| Hohenwestedt-Land    | 1,06   | 1,01  | 0,81  | 0,82  | 0,88  | 0,85 | 1,05   | 0,93  | 1,00  | 0,82  | 0,93  | 1,19 |
| Hohenwestedt         | 1,05   | 0,76  | 0,84  | 0,84  | 0,93  | 0,56 | 0,90   | 0,88  | 0,77  | 0,80  | 0,84  | 0,46 |





## Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen

|   |   |
|---|---|
| <b>VO/2024/088</b><br><br>öffentlich<br><br><i>FD 5.3 Regionalentwicklung und<br/>Mobilität</i> | <b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b><br><br>Datum: 26.02.2024<br><br>Ansprechpartner/in: Madlin Loof<br><br>Bearbeiter/in: Tom Röhrig |
|   |   |

| <i>Datum</i> | <i>Gremium (Zuständigkeit)</i>                | <i>Ö / N</i> |
|--------------|---|--------------|
| 13.03.2024   | Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme) | Ö            |

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Sachverhalt

Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

#### Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

#### Finanzielle Auswirkungen

Keine.

#### Anlage/n:

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 1 | Umsetzungskontrolle Ö 23.02.2024 |
|---|----------------------------------|

| <b>Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung</b> |                   |   |  |             |   |
|---|-------------------|---|--|-------------|---|
| - Stand: 23.02.2024 -   |                   |   |  |             |   |
| Lfd. Nr.  | Datum der Sitzung | Stichwort bzw. Text des Beschlusses   | Zuständig für die Umsetzung                  | erledigt am | Bemerkungen / Hinweise  |
| 1   | 27.10.2021        | <p>1. Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich dafür aus, die bereits im Haushalt eingestellten Mittel von 160.000 € jetzt für Wasserstoffbusse zu verwenden.</p> <p>2. Die Verwaltung wird gebeten, mit der KielRegion, der WFG, der Klimaschutzagentur etc. zu prüfen, welche Förderungen der Betriebskosten in Frage kommen.</p> <p>3. Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept bei der Autokraft einzufordern bzw. sich vorlegen zu lassen. Bestandteile des Konzeptes sollten u.a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Darstellung der Betriebskosten</li> <li>· Aufbau der Infrastruktur, u.a. verbunden mit der Forderung, dass eine H<sub>2</sub>-Tankstelle im Raum Rendsburg errichtet wird</li> </ul> <p>Darstellung von zukünftigen Synergieeffekten mit anderen Gesellschaften und Gebietskörperschaften mit dem Ziel der Betriebskostenreduktion</p> | Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität | 08.11.2021  | <p>Die Auslieferung der Wasserstoffbusse erfolgt aufgrund von Lieferverzögerungen nach derzeitigem Stand ab April/Mai.</p> <p>Aktueller Stand zur Ladeinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Die Bauarbeiten für die Wasserstofftankstelle in Kiel-Wellsee sollen im Sommer 2024 beginnen, die Eröffnung ist für Oktober 2024 geplant.</li> <li>· Für die geplante Wasserstofftankstelle in Rendsburg gibt es noch keine Förderung.</li> </ul> |



## Nachtragstagesordnung

---

### Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses

---

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Sitzungstermin:</b> | Mittwoch, 13.03.2024, 17:00 Uhr   |
| <b>Raum, Ort:</b>      | Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768<br>Rendsburg, Kreistags Sitzungssaal |

---

#### Öffentlicher Teil 1

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung

#### vorraussichtlich nichtöffentlicher Teil

2. Landesweit einheitliches Bildungsticket
  - 2.1. Geplantes landesweit einheitliches Bildungsticket - Informationen und Kosten VO/2024/090
  - 2.2. Einführung eines landesweit einheitlichen Bildungstickets: Absichtserklärung zum Online Antragsverfahren OLAV VO/2024/087
  - 2.3. Vertriebspartner Bildungsticket VO/2024/091

#### Öffentlicher Teil 2

3. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
4. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
  - 4.1. Anfragen der AfD-Kreistagsfraktion
5. Niederschrift über die Sitzung vom 31.01.2024
6. Schulbeförderung
  - 6.1. Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung VO/2024/092

- |                      |   |                |
|----------------------|---|----------------|
| 6.1.1.<br>(Nachtrag) | Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zur<br>Änderung der Schulbeförderungssatzung             | VO/2024/103    |
| 6.2.                 | Satzungsentwurf über die Übernahme der<br>Kostendifferenz für das landesweit einheitliche<br>Bildungsticket | VO/2024/089    |
| 7.                   | ÖPNV  |                |
| 7.1.                 | remo: Fortführung des Projekts  | VO/2024/005    |
| 7.2.                 | Förderung von Digitalen Fahrgastinformations-<br>Anzeigern (DFI): Förderrichtlinie                          | VO/2024/069    |
| 8.                   | Verwendung des Jahresüberschusses 2022 der Förde<br>Sparkasse   |                |
| 9.                   | Demografie  |                |
| 9.1.                 | Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose<br>Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2035                   | VO/2024/014-02 |
| 10.                  | Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten<br>Beschlüssen  | VO/2024/088    |
| 11.                  | Verwaltungsangelegenheiten  |                |
| 12.                  | Verschiedenes   |                |

Mit freundlichen Grüßen

Beglaubigt:

Gez. Godber-Paul Andresen  
Vorsitz

Gez. Tom Röhrig  
Gremienbetreuung