



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 22.05.2024 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Anträge zur Tagesordnung
2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
3. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
 - 3.1. Anfrage der AfD-Kreistagsfraktion
 - 3.2. Anfrage der SSW-Kreistagsfraktion
4. Niederschrift über die Sitzung vom 13.03.2024
5. KielRegion
 - 5.1. Kiel Region GmbH: Abschluss Strategieprozess VO/2024/144
 - 5.2. Kiel Region GmbH: Änderung des Gesellschaftsvertrages VO/2024/145
6. ÖPNV
 - 6.1. Förderung von Digitalen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI): Förderrichtlinie VO/2024/069-01
 - 6.2. Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde VO/2019/089-01
 - 6.3. Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif VO/2024/153
 - 6.4. Corona-Sonderzahlungen und Inflationsausgleichsprämien im ÖPNV VO/2024/154
7. Schulbeförderung

- | | | |
|------|--|----------------|
| 7.1. | Anhörung der Schulträger zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung | VO/2024/142 |
| 7.2. | Zustimmung zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung | VO/2024/092-01 |
| 7.3. | Satzungsentwurf über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket | VO/2024/089-01 |
| 8. | Bericht über nicht öffentlich gefasste Beschlüsse | VO/2024/150 |
| 9. | Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen | VO/2024/147 |
| 10. | Verwaltungsangelegenheiten | |



Madlin Loof
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

Rendsburg, 27.02.2024

Anfrage: Zustand der Radwege im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Sehr geehrte Frau Loof,

hiermit bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1) Wie viele Radwege im Kreis Rendsburg-Eckernförde galten in den Jahren 2018 bis 2023 als beschädigt und wie viele hiervon wurden repariert?
- 2) Wie hoch waren die Kosten für die Instandsetzung der Radwege im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018 bis 2023?
- 3) Wie viele Unfälle, aufgeschlüsselt von leichten bis tödlichen Unfällen, gab es in den Jahren 2018 bis 2023 aufgrund von nicht reparierten Schäden an Radwegen im Kreis?

In allen Fällen die Antworten bitte nach Jahren aufschlüsseln.

Mit freundlichem Gruß

Kevin Dorow (Stellv. Fraktionsvorsitzender)
Mitglied im Regionalentwicklungsausschuss

An den Vorsitzenden des
Regionalentwicklungsausschusses,
Herr Godber Andresen,
des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg



Anfrage nach §26 Geschäftsordnung zur Sitzung des Regional- und Entwicklungsausschusses
am 22.05.2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Im September 2023 wurde nach einer Verkehrsschau in Dänischenhagen in der Mühlenstraße und angrenzenden Dorfstraße die Tempo-30 km/h-Beschilderung seitens des Kreises Rendsburg-Eckernförde entfernt. Die Verkehrsberuhigung wurde vor mehr als 10 Jahren beschlossen, da diese Straßenabschnitte sehr unübersichtlich sind und im besonderen Maße von Schülern und Schülerinnen der deutschen und dänischen Grundschulen sowie der angrenzenden Kindergärten der evangelischen Kirchengemeinde und eines freien Trägers genutzt werden. Ferner müssen Schüler und Schülerinnen, der weiterführenden Schulen in Altenholz und Friedrichsort diese Bereiche täglich auf ihren Schulwegen passieren und auch der ansässige Sportverein mit der Hans-Bernd-Sporthalle führt zu einer ganztägigen, hohen Frequentierung des Straßenabschnitts von Kindern und Jugendlichen.

Nachdem sich die Gemeinde Dänischenhagen bereits Ende September 2023 über die Aufhebung der Tempobeschränkung beim zuständigen Fachdienst des Kreises Rendsburg-Eckernförde und dem LBV beschwert hatte, wurde der Gemeindevertretung seitens des Kreises eine einheitliche Regelung zugesichert, wie aus den Kieler Nachrichten (<https://www.kn-online.de/lokales/rendsbuerg-eckernfoerde/daenischenhagen-aerger-um-tempo-30-in-muehlenstrasse-und-dorfstrasse-TVU4JJMLMVABLMJ7SCU4KC5W4I.html>) zu entnehmen ist. Herr Jörn Klatt aus dem Fachdienst Verkehr des Kreises hatte der Gemeinde eine Wiederbeschilderung innerhalb von 3-4 Wochen zugesichert, sobald die Neuregelung vom LBV und der hiesigen Polizei genehmigt worden ist.

Ich bitte daher um Beantwortung folgender Fragen nach §26 Geschäftsordnung:

- (1) Liegt die Genehmigung seitens des LBV und der Polizei bereits vor? Wenn nicht, wann wird der Fachdienst diese zeitnah anfordern können?

(2) Wann wird die Beschilderung wieder in der Mühlenstraße und Dorfstraße in Dänischenhagen angebracht, damit die ansässigen Kinder und Jugendlichen gefahrlos im Ortskern die Straße nutzen und queren können?

Ich danke Ihnen im Voraus für die Beantwortung meiner Fragen und wäre Ihnen dankbar, wenn die Gemeindevertretung in Dänischenhagen über den aktuellen Sachstand informiert werden würde.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Schunck

Fraktionsvorsitzender SSW-Kreisfraktion



Kiel Region GmbH: Abschluss Strategieprozess

VO/2024/144	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 24.04.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in: Stephan Ott
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö
13.06.2024	Hauptausschuss (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss:

Der Geschäftsführer der WFG Infrastruktur GmbH als Vertreter in der Gesellschafterversammlung der KielRegion GmbH wird angewiesen, den nachfolgenden Beschlüssen zuzustimmen:

1. Der Strategieprozess KielRegion 2030 wird mit folgenden Ergebnissen abgeschlossen:

Inhaltliche Konkretisierung der Arbeit der KielRegion auf folgende Handlungsfelder:

- Arbeit & Wirtschaft (WirtschaftsRegion)
- Regionales Mobilitätsmanagement (MobilitätsRegion)
- Förderung und Entwicklung von Zukunftsthemen (ZukunftsRegion) mit Ausarbeitung der Masterpläne Klima und Gesundheit

2. Strukturelle Verbesserung durch Errichtung eines gemeinsamen politischen Gremiums in Form eines Regionalrates für die bestehende GmbH.

2. Der Hauptausschuss beschließt:

Der Geschäftsführer der WFG Infrastruktur GmbH als Vertreter in der Gesellschafterversammlung der KielRegion GmbH wird angewiesen, den nachfolgenden Beschlüssen zuzustimmen:

1. Der Strategieprozess KielRegion 2030 wird mit folgenden Ergebnissen abgeschlossen:

Inhaltliche Konkretisierung der Arbeit der KielRegion auf folgende Handlungsfelder:

- Arbeit & Wirtschaft (WirtschaftsRegion)
 - Regionales Mobilitätsmanagement (MobilitätsRegion)
 - Förderung und Entwicklung von Zukunftsthemen (ZukunftsRegion) mit Ausarbeitung der Masterpläne Klima und Gesundheit
2. Strukturelle Verbesserung durch Errichtung eines gemeinsamen politischen Gremiums in Form eines Regionalrates für die bestehende GmbH.

Sachverhalt

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG Infrastruktur GmbH) mit 36,67 % an der KielRegion GmbH beteiligt. Weitere Gesellschafter sind die Landeshauptstadt Kiel mit ebenfalls 36,67 % und der Kreis Plön (26,67 %).

Der Strategieprozess startete unter dem Titel „KielRegion 2030“ im Januar 2021 mit einer offiziellen Auftaktveranstaltung und breiter Beteiligung regionaler Stakeholder. Die beiden mit der Begleitung des Strategieprozesses beauftragten Gutachter, Professoren Prieb und Wehrhahn vom Geographischen Institut der CAU, widmeten sich, unter Durchführung von zahlreichen Workshops und Teilnehmungsformaten, im ersten Teil des Strategieprozesses der Schärfung des Aufgabengebietes der KielRegion GmbH und Identifikation von Zukunftsthemen der regionalen Zusammenarbeit, bevor im zweiten Teil die Struktur und organisationale Aufstellung der regionalen Kooperation betrachtet wurde. Die Ergebnisse des Strategieprozesses wurden in einem Strategiepapier im Dezember 2021 von den Gutachtern vorgelegt. Das Strategiepapier bestätigt nicht nur die Fortführung der bereits heute regional gemeinsam bearbeiteten Aufgaben und Projekte in den bestehenden Handlungsfeldern Arbeit & Wirtschaft sowie Mobilität, sondern empfiehlt darüberhinaus die gemeinsame Bearbeitung der Themen Klima und Gesundheit als zukünftige Handlungsfelder der regionalen Kooperation. Als strukturelle Optimierung führen die Gutachter verschiedene Optionen aus.

Das vorliegende Strategiepapier bildete ab Januar 2022 die Basis für eine weitere Beratung und Konkretisierung in verschiedenen Runden und Gremien der KielRegion und ihrer Gesellschafter. Im weiteren Prozess wurde die Kanzlei WEISSLEDER EWER mit der Prüfung der möglichen Organisationsformen für die Bearbeitung der identifizierten Themen beauftragt. Auch dieses Ergebnis liegt in Form eines Gutachtens vor.

Über den gesamten Prozess hinweg wurde dieser eng durch den Aufsichtsrat der KielRegion GmbH sowie verschiedene Stellen der Verwaltungen der drei Gebietskörperschaften begleitet. Um eine breite Konsensbildung zu gewährleisten, erfolgten darüber hinaus anlassbezogenen Beratungen auch mit den nicht im Aufsichtsrat vertretenen Fraktionen sowie im Jahr 2022 eine Zwischeninformation in Form einer Geschäftlichen Mitteilung (VO/2023/300 REA am 23.03.2022) an die relevanten Ausschüsse.

Der Prozess gipfelte schließlich im Januar 2024 in einer gemeinsamen Klausurtagung des um Vertreter*innen weiterer Fraktionen der drei Gebietskörperschaften erweiterten Aufsichtsrates, in welcher sich einstimmig auf die im Antragstext formulierten Ergebnisse verständigt wurde. Diese sollen auf absehbare Zeit die grundsätzliche Zielrichtung vorgeben, während die detaillierten Maßnahmen und Schritte hierzu freilich weiterhin Gegenstand der jährlichen Wirtschaftsplanungen bleiben.

Um das Engagement der Gesellschafter zu diesen Ergebnissen zu betonen und Ihnen einen angemessenen formalen Charakter zu geben, erscheint es ratsam, sie in Form eines gemeinsamen Gesellschafterbeschlusses festzuhalten. Der Aufsichtsrat der KielRegion GmbH hat in seiner Sitzung vom 15.04.2024 eine entsprechende Empfehlung an die Gesellschafter ausgesprochen.

Die Umsetzung des unter Antragspunkt 2 genannten organisatorischen Weiterentwicklung erfolgt in einer separaten Vorlage.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Strategiepapier Prof. Priebs_Wehrhahn_Bericht Szenarien KielRegion
2	Gutachten Weissleder Ewer Organisationsberatung

Strategieprozess KielRegion 2030

Ergebnisse und Szenarien für die organisatorische Verstetigung der
schleswig-holsteinischen Hauptstadtregion¹

Kiel, 21.12.2021

¹ Die Verfasser danken allen Mitwirkenden, die sich in Workshops und Gesprächen und in den Gremien der KielRegion GmbH in das Projekt eingebracht haben. Intern danken sie Simon Radtke und Georg Linzen (erste bzw. zweite Projektphase) für die Mitwirkung in der Projektarbeit. Der Entwurf dieses Berichts wurde in der Sitzung der Steuerungsgruppe am 04.11.2021 vorgestellt; unter Einbeziehung der dort eingebrachten Hinweise wurde er zu diesem abschließenden Projektbericht verarbeitet.

Inhaltsverzeichnis

1	Herausforderungen, Auftrag und Mission	4
1.1	Herausforderungen der Stadtregionen	4
1.2	Auftrag der Begleitforschung und Aufbau des vorliegenden Berichts.....	5
1.3	Die Positionierung der Stadtregion Kiel im überregionalen Kontext	5
2	Verlauf und Ergebnisse der ersten Projektphase	8
2.1	Vorarbeiten	8
2.2	Auftaktveranstaltung am 15.01.2021	8
2.2.1	Präsentation: Ergebnisse der Interviews.....	8
2.2.2	Präsentation: Stadtregionale Themen und Handlungsfelder in anderen Stadtregionen	9
2.2.3	Ermittlung potenzieller Zukunftsthemen für die KielRegion.....	10
2.3	Auswertung der Workshop-Ergebnisse: Bilanz aus Sicht der Begleitforschung	10
3	Mögliche Organisationsformen stadtreionaler Kooperation	13
3.1	Informelle Kooperation	13
3.2	Zivilrechtliche Organisationsformen	13
3.3	Öffentlich-rechtliche Organisationsformen	14
3.3.1	Der regionale Zweckverband	14
3.3.2	Das Gemeinsame Kommunalunternehmen (Anstalt des öffentlichen Rechts)	15
3.3.3	Der Regionalverband	16
3.3.4	Stadtregionale Gebietskörperschaft	18
3.3.5	Kombination von Rechtsformen	18
4	Organisationsmodelle zur Weiterentwicklung der KielRegion	20
4.1	Organisatorische Grundfragen in der KielRegion.....	20
4.1.1	Zuschnitt des Kooperationsraums.....	20
4.1.2	Einzubeziehende Akteur*innen	21
4.1.3	Finanzierung und Personal der heutigen KielRegion GmbH und alternativer Organisationsformen	21
4.1.4	Interne Struktur.....	22
4.2	Organisationsmodelle für die KielRegion	22
4.2.1	Vorbemerkungen	22
4.2.2	Organisationsmodell "Fortbestand der GmbH"	23
4.2.3	Organisationsmodell "Entwicklungsagentur KielRegion" (in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts)	25
4.2.4	Organisationsmodell "Entwicklungsverband KielRegion" (in der Rechtsform des Zweckverbandes).....	26
4.2.5	Organisationsmodell "Regionalverband Hauptstadtregion Kiel"	28
5	Szenarien zur Weiterentwicklung der KielRegion GmbH	30
5.1	Methodische Vorbemerkungen	30
5.2	Szenario "Pragmatische Justierung der GmbH-Form"	30
5.2.1	Inhaltliche Prämissen	30
5.2.2	Organisatorische Basis	31
5.2.3	Wesentliche Bausteine der Modernisierung.....	31

5.2.4	Zu erwartende Effekte.....	31
5.2.5	Bewertung	31
5.3	Szenario "Neue Basis der Zukunftsgestaltung"	32
5.3.1	Inhaltliche Prämissen	32
5.3.2	Organisatorische Basis	33
5.3.3	Wesentliche Bausteine der Modernisierung.....	33
5.3.4	Zu erwartende Effekte.....	33
5.3.5	Bewertung	33
5.4	Szenario "Engagierte Regionalisierung"	34
5.4.1	Inhaltliche Prämissen	34
5.4.2	Organisatorische Basis	35
5.4.3	Wesentliche Bausteine der Modernisierung.....	35
5.4.4	Zu erwartende Effekte.....	36
5.4.5	Bewertung	36
5.5	Szenario "Umfassende Regionalisierung"	37
5.5.1	Inhaltliche Prämissen	37
5.5.2	Organisatorische Basis	37
5.5.3	Wesentliche Bausteine der Modernisierung.....	37
5.5.4	Zu erwartende Effekte.....	39
5.5.5	Bewertung	39
6	Abschließende Empfehlungen mit Zeitplan.....	39
6.1	Grundsätzliche Einschätzung zur Zukunft der regionalen Kooperation in der KielRegion..	39
6.2	Empfehlungen	40
6.3	Zeitplan für die Bildung eines Zweckverbandes.....	41
Literatur	43

1. Herausforderungen, Auftrag und Mission

1.1 Herausforderungen der Stadtregionen

Globalisierungsprozesse erfordern bereits seit Jahrzehnten in allen Stadtregionen Reaktionen politischer und ökonomischer Entscheidungsträger*innen, um zukunftsfähig zu bleiben. Dies gilt gerade auch in Räumen, die nicht im Mittelpunkt des Weltmarktinteresses stehen und auch auf europäischer und nationaler Ebene nur für sehr ausgewählte Güter oder Dienstleistungen bekannt oder landschaftlich oder städtebaulich einmalig sind. Leuchttürme, auch etwas kleinere als internationale High Tech Cluster oder die Elbphilharmonie, sind hilfreich, um im nordeuropäischen oder norddeutschen Kontext in Zeiten der Globalisierung sichtbar und gut auf den Wettbewerb der Regionen vorbereitet zu sein.

Nachhaltige Konzepte der stadtregionalen Entwicklung werden nunmehr seit 30 Jahren diskutiert, umgesetzt, erweitert und nachgeschärft. Administrative Grenzen stellen dabei sowohl mit Blick auf funktionale und verkehrliche Verflechtungen als auch auf die ökologische Nachhaltigkeit eine Herausforderung dar und müssen entsprechend „überwunden“ werden. Gleiches gilt für sozioökonomische Prozesse, die integrative Politikgestaltung über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg zur alltäglichen Praxis werden lassen.

Darüber hinaus ist spätestens in den 2020er Jahren mehr denn je offensichtlich, dass **stadtregionale Politik klimaorientiert** sein muss, und dass sowohl die **Notwendigkeit als auch die Chancen der Digitalisierung** von Wirtschaft, Arbeits- und Lebenswelten angenommen werden müssen. Das bedeutet, dass die zentralen Fragen der Zukunft – Klimawandel, Biodiversitätserhalt, Digitalisierung und soziale Gerechtigkeit – die städtische wie die ländliche und vor allem auch die stadtregionalen Ebenen von Politik und Verwaltung herausfordern, neu zu denken, zu planen und zu organisieren.

Die alte Frage nach der **Machtverteilung von Zentrum und Peripherie** muss auch innerhalb der Stadtregionen unter den grundsätzlich **neuen Rollen von Raum** im digitalen Zeitalter und unter den paradigmatischen Herausforderungen des Klimawandels neu gestellt werden. Wirtschaft und Wohnen, Kultur und Freizeit, aber auch Naherholung und Tourismus spielen sich in größeren als auf einzelne Städte, Kreise oder Gemeinden beschränkten Räumen ab.

Zentral für alle Aktivitäten in Stadtregionen ist eine **effiziente Organisation von Mobilität**, die den neuen Anforderungen an Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft genügt. Diese Mobilität einer „smarten“ Stadtregion wird schon in naher Zukunft grundlegend anders organisiert und betrieben werden als heute. Insofern ist ein digital basiertes, klima- und sozialgerechtes und räumlich wie sachlich integratives Mobilitätsmanagement auf stadtregionaler Ebene keine Handlungs“option“ mehr, sondern eine grundlegende Voraussetzung, um im Wettbewerb der Regionen bestehen zu können.

Digitalisierung führt, anders als noch vor einiger Zeit erwartet, insgesamt nicht zu weniger Mobilität im Raum. Zudem sind neben der „neuen“ virtuellen Welt auch weiterhin analoge Räume gefragt. Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, Fragen der **Urbanität** und der **Ruralität** und deren Zusammenspiel im „**Rurbanen**“ weiter zu entwickeln und für stadtregionale Strategien der Siedlungsentwicklung und des Wohnungsbaus in der KielRegion nutzbar zu machen. Wie können also die ökonomischen, die universitären, die gesellschaftlichen, die kulturellen und die naturräumlichen Leuchttürme der KielRegion so klimaresilient wie sozialverträglich, so wirtschaftlich effizient wie umweltverträglich, so technologieaffin wie kulturbereichernd weiter gestaltet werden? Innerhalb von erfolgreichen stadtregionalen Verbänden ist dazu

- neben der bereits angesprochenen **integrativen Mobilitätswende**

- eine **klare thematische Schwerpunktsetzung** erforderlich, die die Stärken der Teilräume differenziert und zugleich bündelt (also: sozial und ökologisch verträgliche Leuchttürme der Region insgesamt statt Kirchturmdenken Einzelner) –, aber mit „Kirchtürmen“ im Sinne sachlicher und räumlicher dezentraler Konzentrationen;
- darüber hinaus ist eine **Organisationsstruktur** erforderlich, die Kommunikation, Partizipation und Entscheidungen derart befördert, dass eine Stadtregion als eigenständige regionalpolitische Handlungsebene sachbezogen im Sinne der Schwerpunkte und politisch-institutionell integrativ ausgestaltet ist, um ein klares Zukunftskonzept entwickeln und umsetzen zu können.

Der vorliegende Bericht leistet einen Beitrag zu den inhaltlichen Schwerpunkten der KielRegion, die im ersten Abschnitt des Projektes im Mittelpunkt standen (Kap. 2), sowie zur Frage der institutionellen Weiterentwicklung der stadtreionalen Handlungsebene, die einen Schwerpunkt dieses Berichts (Kap. 3 bis 6) bildet.

1.2 Auftrag der Begleitforschung und Aufbau des vorliegenden Berichts

Die KielRegion GmbH strebt eine **Verstetigung der regionalen Kooperation** und des Regionalmanagements auch nach dem absehbaren Auslaufen der Landesförderung im März 2023 an und hat deswegen im Dezember 2019 einen Strategieprozess gestartet. Nach einer Ausschreibung der externen Mitwirkung vom Juni 2020 erhielt die Arbeitsgruppe Stadt- und Bevölkerungsgeographie der Universität Kiel den Zuschlag und führt seit September 2020 die Begleitforschung durch. Diese umfasst zwei wesentliche thematische Blöcke:

- Mitwirkung an der Überarbeitung und Weiterentwicklung des Regionalen Entwicklungskonzeptes KielRegion (insb. mit der **Festlegung von Zukunftsthemen und Ableitung von Zukunftsaufgaben für die regionale Kooperation**); dieser Auftrag wurde in der ersten Projektphase ausgeführt, die mit der Ergebnispräsentation auf der Regionalkonferenz am 01.06.2021 abgeschlossen wurde. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Kapitel 2 dieses Berichts zusammengefasst.
- Erarbeitung eines **Verstetigungskonzepts für die Regionale Kooperation** (einschließlich Rechtsform, Organisationsstruktur und Finanzierungsmöglichkeiten), wozu **drei bis fünf Szenarien** entwickelt werden sollten. Die möglichen Kooperationsformen stadtreionaler Kooperation werden in allgemeiner Form in Kapitel 3 aufgezeigt, die für die KielRegion grundsätzlich geeigneten Organisationsmodelle werden vertieft in Kapitel 4 präsentiert, und darauf aufbauend folgen in Kapitel 5 die Szenarien der Fortentwicklung der heutigen KielRegion GmbH. Abschließend werden in Kapitel 6 Empfehlungen für die Umsetzung gegeben und ein möglicher Zeitplan entwickelt.

Damit sind die Grundlagen gegeben, mit denen die regional Verantwortlichen die Verstetigung und Weiterentwicklung der KielRegion diskutieren und zu einer Grundsatzentscheidung gelangen können.

1.3 Die Positionierung der Stadtregion Kiel im überregionalen Kontext

Die deutschen Stadtregionen sind in unterschiedlicher Weise wahrnehmbar und handlungsfähig. Beides hängt ursächlich ganz wesentlich damit zusammen, wie sie organisatorisch/institutionell aufgestellt sind. Wie in Kapitel 3 näher ausgeführt wird, reicht das Spektrum möglicher Organisationsformen

von sehr informellen Kooperationen über unterschiedliche Formen rechtlicher Verbindlichkeit bis zu regionalen Gebietskörperschaften.² Damit einher geht ein **unterschiedlicher Grad der Handlungsfähigkeit**: Ist in einigen Stadtregionen die regionale Ebene gar nicht eigenständig sichtbar und handlungsfähig, ist sie in anderen Regionen ein starker Player mit hoher Gestaltungskraft der regionalen Entwicklung. Ebenso variiert das Portfolio der auf die stadtreionale Ebene übertragenen Aufgaben. In diesem Spektrum weist die KielRegion als GmbH zwar eine grundsätzlich stabile Organisationsform der stadtreionalen Kooperation auf, sie hat jedoch als neben den Gebietskörperschaften stehende und relativ kleine Organisation bislang

- ein eher **unscharfes Profil**,
- **keine verantwortliche regionalpolitische Vertretung**,
- **sehr begrenzte eigenständige Wirkungsmöglichkeiten** nach außen,
- **keine gesicherte Finanzierung** und
- eine **unklare Entwicklungsperspektive**.

Die Landeshauptstadt Kiel ist mit den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde, der Stadt Neumünster sowie den benachbarten kreisangehörigen Städten und Gemeinden strukturell eng verflochten. Zusammen bilden sie die schleswig-holsteinische Hauptstadtregion, die auch einen Planungsraum der vom Land wahrgenommenen Regionalplanung darstellt. Der Kieler Arbeitsmarkt und der Wohnungsmarkt strahlen weit in die umliegenden Gebietskörperschaften aus. Die Bevölkerung der gesamten Region nutzt sowohl die Angebote der Kernstadt als auch der benachbarten Gebietskörperschaften für die Erfüllung der Grunddaseinsfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Erholung, Bildung, Verkehrsteilnahme, Leben in Gemeinschaft). Da diese Grunddaseinsfunktionen an unterschiedlichen Standorten wahrgenommen werden, entstehen Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse, was für die öffentlichen Akteur*innen wiederum die möglichst umweltfreundliche Bewältigung der daraus resultierenden Verkehre zu einer zentralen Aufgabe macht. Insbesondere

- aus diesen engen funktionalen Verflechtungen und
- dem Bestreben, den in der Region lebenden Menschen ein Optimum an öffentlicher Daseinsvorsorge und Lebensqualität zu bieten,
- aber auch aus den Herausforderungen des Wettbewerbs der Regionen auf nationaler wie internationaler Ebene

ergibt sich, dass eine **intensivere Kooperation der Gebietskörperschaften** und eine **gute organisatorische Aufstellung der stadtreionalen Handlungsebene** zwingend geboten ist.

Wir halten es für einen wesentlichen (und richtigen) Schritt, dass sich die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön gegen einen Anschluss an die Metropolregion Hamburg entschieden haben. In dieser sehr großen Region wäre der Kieler Raum neben Städten wie z. B. Lübeck und Schwerin sowie 17 Kreisen mit zahlreichen kreisangehörigen Städten und Gemeinden (darunter z. B. Cuxhaven, Lüneburg und Norderstedt) nur einer unter sehr vielen Standorten ohne erkennbare Eigenständigkeit.

Das bedeutet aber im Umkehrschluss auch, dass sich die KielRegion selbst sehr viel klarer und offensiver **als schleswig-holsteinische Hauptstadtregion positionieren** und als solche vom Land unterstützt

² Vgl. Priebs 2010

werden muss. Kiel und die benachbarten Gebietskörperschaften verfügen über hervorragende naturräumliche, wirtschaftliche und kulturelle Potenziale, die es ihnen ermöglichen, als KielRegion neben der Metropolregion Hamburg als eigenständige Region und „Marke“ erkennbar zu sein. Um ihre Potenziale und die Stärken optimal zu nutzen und innerhalb Schleswig-Holsteins und darüber hinaus als Hauptstadtregion des Landes mit dem ihr gebührenden Gewicht auftreten zu können, müsste die Region wesentlich geschlossener und schlagkräftiger auftreten. Dies würde erfordern,

- eine **eigenständig und selbstbewusst agierende regionalpolitische Handlungsebene** zu schaffen,
- die entwicklungsbestimmenden **Kräfte und Kompetenzen der Region zu bündeln** und
- die KielRegion nach außen **deutlich offensiver zu positionieren**.

Der vorliegende Bericht zeigt Handlungsalternativen auf, wie diese Ziele erreicht werden können.

Nicht Gegenstand dieses Berichtes ist die Frage, ob es sinnvoll ist, die KielRegion perspektivisch als „Regiopolregion mitten im echten Norden“ zu positionieren und zu vermarkten. Aus unserer Sicht ist der Ansatz des Regiopolen-Konzeptes, unterhalb der Ebene der Metropolregionen eine weitere Ebene der kleineren Stadtregionen zu etablieren, richtig und sinnvoll.³ Zu hinterfragen ist jedoch, ob der Begriff der „Regiopolregion“ einen Mehrwert für die Positionierung bedeutender Stadtregionen wie der KielRegion ergibt. Aus unserer Sicht ist es erst einmal vorrangig, die KielRegion überzeugend als schleswig-holsteinische Hauptstadtregion aufzustellen. Wenn der inhaltliche Austausch mit anderen Regiopolregionen, z. B. Rostock, Vorteile erkennen lässt, könnte durchaus eine vertiefte Kooperation mit dem Netzwerk der Regiopolregionen⁴ gesucht werden.

³ Vgl. zum Konzept Aring/Reuther 2008

⁴ www.regiopole.de

2. Verlauf und Ergebnisse der ersten Projektphase

2.1 Vorarbeiten

Im September 2020 wurde mit den Arbeiten der Begleitforschung begonnen. In Abstimmung mit der Auftraggeberin erfolgte im ersten Projektabschnitt eine Konzentration auf die Ermittlung der vordringlichen Kooperationsthemen. Das Konzept wurde in den Sitzungen des Aufsichtsrats (03.09.2020) und des Lenkungsausschusses (23.09.2020) vorgestellt. In den Monaten Oktober bis Dezember 2020 haben wir insgesamt 17 Interviews mit Stakeholdern der Region (darunter mit dem Vorsitzenden und weiteren gesprächsbereiten Mitgliedern des Aufsichtsrates, dem Vorsitzenden des Lenkungsausschusses und seiner Stellvertreterin, den Verwaltungsspitzen der drei Gesellschafter, den drei Wirtschaftsförderungseinrichtungen sowie einem Vertreter der IHK) geführt. Gesprächsthemen waren vor allem die Einschätzung der bisherigen Arbeit der KielRegion GmbH, die Bedeutung der KielRegion für die eigene Arbeit der Interviewpartner/innen sowie künftige Kooperationsfelder in der Region. Erster öffentlicher Meilenstein der Arbeit war die Online-Auftaktveranstaltung am 15.01.2021.

2.2 Auftaktveranstaltung am 15.01.2021

Auf der Auftaktveranstaltung wurden von uns zwei Inputs gegeben, in denen wir zum Ersten die Ergebnisse der Interviews und zum Zweiten stadtreionale Themen und Handlungsfelder in anderen Stadtregionen präsentiert haben. Die beiden Präsentationen sind auf der Homepage der KielRegion GmbH dokumentiert.

2.2.1 Präsentation: Ergebnisse der Interviews

Bezüglich der Arbeit der KielRegion GmbH war eine **hohe Wertschätzung für deren bisherige Tätigkeitsfelder** erkennbar, wobei die gute Arbeit eines engagierten Teams besonders betont wurde. Besonders positiv wurden als Aktivitäten die SprottenFlotte (und weitere Mobilitätsthemen), die Nacht der Wissenschaft und die Zusammenführung/Vernetzung der Region mit einem dadurch gewachsenen Vertrauen genannt. Ferner wurde positiv auf das Marketing und das Branding der Region, die jährliche Regionalkonferenz, die Einwerbung von Fördermitteln und das Gewerbeflächenportal hingewiesen.

Es gab aber auch eine Reihe von kritischen Rückmeldungen zur Arbeit der KielRegion GmbH. Besonders häufig wurden ein **unscharfes Profil und unbefriedigende interne Strukturen** mit Doppelarbeit genannt. Besonders im Bereich der Wirtschaftsförderung wurden Doppelstrukturen im Verhältnis insbesondere zu den Gebietskörperschaften bzw. fehlende Abgrenzung der Zuständigkeiten kritisiert. Als weitere Kritikpunkte wurden eine zu Kiel-lastige Arbeit, eine zu geringe Präsenz in der Region sowie zu geringe Kommunikation in die kommunale Politik hinein angesprochen. Auch wurde gewünscht, dass nicht nur Konzepte erstellt werden, sondern auch mehr Umsetzung erfolgt.

Bezüglich künftiger Aufgaben der KielRegion wurde in den Interviews immer wieder und sehr deutlich ein klareres Aufgabenportfolio („**Schärfung des Profils**“) gewünscht. Mehrfach wurde es als sinnvoll bezeichnet, eine Konzentration auf vier oder fünf Handlungsfelder vorzunehmen (auch wenn es bislang schon Leben, Mobilität, Wirtschaft und Wissenschaft als definierte Schwerpunktthemen gab). Insgesamt waren in den Interviews aber keine wesentlichen Vorstellungen und Ansätze zur Weiterentwicklung des Status quo der Kooperation oder gar neue Dimensionen des regionalen Auftritts der KielRegion erkennbar. Allerdings ging aus den Interviews klar hervor, dass „Mobilität“ und „Wirtschaftsförderung/Regionalmarketing“ zentrale Zukunftsthemen für die KielRegion bleiben sollten. Es wurden

von den Stakeholdern in den Interviews weitere Zukunftsthemen angesprochen, ohne dass bestimmte Themen eindeutig priorisiert wurden. Häufig wurde das Thema „Digitalisierung“ genannt. Weil es in dieser allgemeinen Form wenig handhabbar ist und eine große Breite von Themen betrifft, haben wir empfohlen, das Thema in allen Handlungsfeldern und bei der Aktualisierung des Regionalen Entwicklungskonzepts (REK) als Querschnittsthema zu berücksichtigen.

2.2.2 Präsentation: Stadtregionale Themen und Handlungsfelder in anderen Stadtregionen

Um zu zeigen, auf welchen Feldern andere Stadtregionen zusammenarbeiten, haben wir in der Auftaktveranstaltung in einer gesonderten Präsentation dargestellt, welche Themen und Aufgaben im Mittelpunkt der Kooperation und gemeinsamen Institutionalisierung in anderen Stadtregionen stehen. Damit sollten auch Anregungen gegeben bzw. bereits bestehende Überlegungen unterstützt werden, auf welchen Feldern in der KielRegion eine verstärkte Kooperation und eine Intensivierung der regionalen Anstrengungen sinnvoll sind. Folgende Handlungsfelder wurden in der Präsentation mit Nennung ausgewählter, auf diesen Feldern aktiver Regionen genannt:

- Abstimmung im Flächenmanagement: Bremen, Bonn, Aachen, Hannover
- Räumliche Gesamtplanung (Ebene „Flächennutzungsplan“): Kassel, Saarbrücken, Karlsruhe
- Räumliche Gesamtplanung (Ebene „Regionalplanung“): Braunschweig, Hannover, Stuttgart, Nürnberg, Freiburg, Leipzig, Ruhr
- Abstimmung Einzelhandel: Bremen, Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover, Freiburg/Südlicher Oberrhein
- Mobilität und Verkehr
 - Masterpläne, Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungsplanung: Bremen, Hannover, Braunschweig, Frankfurt, Stuttgart
 - Radverkehrskonzepte/Radschnellwege: Ruhr, Freiburg/Südlicher Oberrhein
 - Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV auf Schiene und Straße: Braunschweig, Hannover; in Stuttgart S-Bahn und Nachtbusse
- Wirtschaftsförderung: Stuttgart, Hannover, Saarbrücken, Ruhr
- Naherholung/Grünflächen: Hamburg, Hannover, München, Bremen, Regensburg, Ruhr
- Klimaschutz/Klimawandel: Hannover, Aachen, Ruhr
- Berufsbildende Schulen: Aachen, Hannover, Saarbrücken
- Abfallwirtschaft: Leipzig, Hannover, Trier, Würzburg, Ruhr
- Krankenhäuser: Hannover

Diese Darstellung wurde in der Auftaktveranstaltung von den Teilnehmenden zur Kenntnis genommen, Interesse an einer vertieften Diskussion der meisten dieser Handlungsfelder war jedoch für uns nicht erkennbar.

2.2.3 Ermittlung potenzieller Zukunftsthemen für die KielRegion

In den Diskussionen der Auftaktveranstaltung konnten wir fünf **potenzielle Zukunftsthemen** für eine regionale Bearbeitung auf der Ebene der KielRegion identifizieren:

- Mobilität
- Umwelt & Klima
- Gesundheitsregion
- Wohnen und Siedlungsplanung
- Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing

Zur inhaltlichen Vertiefung und zur Prüfung der Tragfähigkeit des jeweiligen Themas sollten für diese Themen jeweils zweistündige Workshops durchgeführt werden.

Außerdem sollten in einem gesonderten Workshop die verschiedenen Ansätze zur interkommunalen Kooperation in den Teilräumen der KielRegion in ihrem Verhältnis zur KielRegion diskutiert werden.

2.3 Auswertung der Workshop-Ergebnisse: Bilanz aus Sicht der Begleitforschung

Entsprechend der Vereinbarung in der Auftaktveranstaltung wurden von uns in Abstimmung mit der KielRegion GmbH **sechs Online-Workshops** vorbereitet und gemeinsam durchgeführt:

- Workshop Mobilität am 03. März 2021 (26 Teilnehmende)
- Workshop Umwelt & Klima am 08. März 2021 (33 Teilnehmende)
- Workshop Gesundheitsregion am 24. März 2021 (29 Teilnehmende)
- Workshop Wohnen und Siedlungsplanung am 29. März 2021 (25 Teilnehmende)
- Workshop Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing am 30. März 2021 (50 Teilnehmende)
- Workshop zu den verschiedenen Ansätzen zur interkommunalen Kooperation in den Teilräumen der KielRegion in ihrem Verhältnis zur KielRegion am 03. Mai 2021 (22 Teilnehmende)

Die fünf thematischen Workshops waren so konzipiert, dass am Beginn eines Workshops in der Regel zuerst die KielRegion GmbH ihre bisherigen Aktivitäten zu den jeweiligen Themenfeldern vorstellte. Es folgten kurze Inputs von auswärtigen Fachleuten oder von unserer Seite. Anschließend erfolgte die Diskussion mit den Teilnehmenden und die Verständigung auf bestimmte Stichworte. Eingeladen wurden jeweils Aufsichtsrat und Lenkungsausschuss der KielRegion GmbH, Mitglieder der zuständigen Ausschüsse und Mitarbeiter/innen der Verwaltungen der drei Gebietskörperschaften sowie je nach Thema regionale Akteur*innen und Institutionen mit Fachexpertise. Auf die Einladungen zu den Workshops war überwiegend eine gute Resonanz insbesondere auf der Arbeitsebene festzustellen. Dabei war auch eine gute räumliche Verteilung auf die drei Gebietskörperschaften erkennbar. Die Ergebnisse aller sechs Workshops sind mittels „Graphic Recording“ dokumentiert worden und auf der Homepage der KielRegion GmbH abrufbar. Folgende Ergebnisse sind besonders zu betonen:

- In den Workshops war eine **klare Bestätigung bisheriger Kern-Themen** der KielRegion GmbH (insbesondere Mobilität, Regionalmarketing) erkennbar; auf gute Resonanz stießen zudem die Handlungsfelder **Klimaschutz** und **Gesundheit**.

- In den Ergebnissen weniger eindeutig war die Diskussion zum Themenfeld „Wohnen und Siedlungsplanung“. Im Bereich „Wohnen“ war eher eine Präferenz für kleinräumigere Kooperationen erkennbar. Bei der Siedlungsplanung hielten einige Teilnehmende ein stärkeres Engagement der KielRegion auf der Ebene der Regionalplanung für erforderlich, von anderer Seite wurde dies jedoch weniger dringlich gesehen oder abgelehnt. Im Workshop zu den verschiedenen Ansätzen interkommunaler Kooperation berichtete ein Teilnehmer von seinen positiven Erfahrungen mit der kommunalisierten Regionalplanung in Mecklenburg-Vorpommern, weil die Gemeinden und Kreise damit erheblich größeren Einfluss auf die räumliche Entwicklung hätten.
- Insgesamt bewegten sich die vertieft diskutierten Vorschläge für künftige Handlungsfelder in einem begrenzten Spektrum. Allerdings wurde erkennbar, dass dies insbesondere die kurzfristige Perspektive ist. Auf längere Sicht wurde von einzelnen Mitwirkenden immer wieder eine Offenheit für weitere Handlungsfelder für erforderlich gehalten, etwa die Übernahme der ÖPNV-Trägerschaft und ein Engagement in der Regionalplanung. Visionen und konkrete Zukunftswünsche wurden nur in einzelnen Beiträgen sichtbar, bei vielen Akteur*innen war der Wille zur Nutzung der 2020er Jahre für die Entwicklung eines zukunftsfähigen Gesamtkonzeptes für eine wirtschaftlich, sozial, ökologisch und auch institutionell nachhaltige KielRegion nur begrenzt erkennbar.

Auf der Basis der Workshop-Ergebnisse haben wir für die künftige Arbeit der KielRegion folgende **Empfehlungen** abgegeben:

- „Derzeit sehen wir ein eigenständiges Handlungsfeld Wohnung und Siedlungsplanung nicht als tragfähig an. Es wird derzeit nicht von allen regionalen Akteuren als vorrangig gesehen. Für ein Wohnungsmarktmonitoring wird eher die kleinräumige Kooperationsebene (Kiel und Umland, Mittelzentren und Umland, Ämter) für sinnvoll erachtet. Wir empfehlen deswegen, die im Rahmen der Mobilitätsthemen ohnehin betrachtete **siedlungsstrukturelle Entwicklung künftig dort verstärkt auch in ihrer planerischen Dimension** zu berücksichtigen.
- Das Handlungsfeld Mobilität sollte zu **einer regionalen Kompetenz- und Servicestelle Mobilität** weiterentwickelt werden. Die bisherigen Themen sollten fortgeführt werden, ergänzt durch neue Schwerpunkte beim Radverkehr sowie der Siedlungsstruktur und -entwicklung.
- Die Positionierung der KielRegion im Wettbewerb der Regionen ist ein Handlungsfeld, das auch künftig hohe Bedeutung hat. Wir empfehlen, das Kompetenzfeld „**Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing**“ entsprechend weiterzuentwickeln und zu schärfen und dabei auch einen Schwerpunkt auf die Bereiche „Aus- und Fortbildung“ (Hochschulen, Berufsschulen) zu legen.
- Als weitere Handlungsfelder werden die **Gesundheitsregion** und der **Klimaschutz** für tragfähig gehalten. Bei der Gesundheitsregion kann zwar an bereits laufende Arbeiten angeknüpft werden, doch ergeben sich auch neue Themenschwerpunkte z. B. in der Vernetzung der Gesundheitsangebote sowie der Gesundheitswirtschaft sowie beim Schwerpunkt Erholung/Bewegung/Sport. Auch beim Klimaschutz kann an laufende Projekte angeknüpft werden, doch sind auch hier neue Schwerpunkte deutlich geworden, so bei einer Klimaanpassungsstrategie für die KielRegion und bei der Intensivierung des Stadt-Land-Verbundes für erneuerbare Energien.

Eine intensivere Kooperation mit wissenschaftlichen Einrichtungen in der KielRegion wird für beide Handlungsfelder als sinnvoll erachtet.“⁵

Die Ergebnisse der Workshops haben wir in der Regionalkonferenz am 01.06.2021 vorgestellt und in unserem Bericht vom 11.06.2021 an den Aufsichtsrat zusammengefasst.

Wie im Auftaktworkshop von uns dargestellt stehen in anderen Stadtregionen vor allem Themen wie Siedlungsplanung, Naherholung, Wirtschaftsförderung und ÖPNV sowie Kooperationen bei regionaler Infrastruktur, etwa den Berufsschulen, im Mittelpunkt. Für uns war es überraschend, dass in den Workshops und in der Regionalkonferenz diese Themen nur teilweise als künftige Handlungsfelder in der KielRegion aufgegriffen wurden. Wir haben deswegen empfohlen, über die genannten handlungsfeldbezogenen Aktivitäten und kleinteilige Projektarbeiten hinaus die konzeptionelle Weiterentwicklung der KielRegion als eine mit anderen (nord)deutschen und auch europäischen Regionen im Wettbewerb stehende Region nicht aus den Augen zu verlieren. Wir haben betont, dass „eine **strategische und dabei auch stärker visionäre Entwicklung der KielRegion [...] angesichts künftiger Herausforderungen an Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft dringend notwendig**“⁶ erscheint. Insgesamt erscheinen uns die vier über die Workshops ermittelten Handlungsfelder

- Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing,
- Mobilität,
- Klimaschutz sowie
- Entwicklung der Gesundheitsregion Kiel

mit den dort drunter subsummierten Inhalten langfristig **nicht als ausreichend**, die regionalen Kräfte auf wesentlichen Handlungsfeldern zu bündeln und den Außenauftritt zu stärken. Insbesondere empfehlen wir, die wesentlichen Themen der Raumentwicklung (räumliche Planung, Wirtschaftsförderung, öffentlicher Nahverkehr, Naherholung, aber auch wichtige Angebote der hochrangigen Daseinsvorsorge wie Krankenhäuser und Berufsschulen) im Blick für regionale Lösungen zu behalten.

Wir empfehlen, zumindest **mittelfristig das ganze Spektrum regionaler Themen im regionalen Kontext zu diskutieren und die Erfahrungen anderer Stadtregionen in diesen Handlungsfeldern auszuwerten**. Einige Hinweise wurden aus anderen Regionen bereits in dem von der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 veranstalteten Workshop gegeben. Wir werden aus Sicht der Begleitforschung in den Szenarien ebenfalls entsprechende Hinweise auf sinnvolle Arrondierungen der regionalen Handlungsfelder geben. Dabei wäre sicher zu differenzieren zwischen den Themen, die aus eigener Kraft regionalisiert werden könnten und denjenigen, bei denen das Land mitwirken müsste. Diese Differenzierung wird in den Szenarien (Kapitel 5) berücksichtigt.

⁵ Prof. Dr. Axel Priebis/Prof. Dr. Rainer Wehrhahn (Geographisches Institut der Universität Kiel): Strategieprozess KielRegion 2030: Ergebnisse der ersten Prozessphase und Empfehlungen der Begleitforschung - Vorlage zur Aufsichtsratssitzung der KielRegion GmbH am 01. Juli 2021; Hervorhebungen für diesen Bericht.

⁶ ebda.

3. Mögliche Organisationsformen stadtreionaler Kooperation

In der Leistungsbeschreibung der KielRegion GmbH für dieses Projekt nimmt die Planung der regionalen Kooperation und die Entwicklung von drei bis fünf Szenarien für die regionale Kooperation in der KielRegion eine zentrale Position ein. Deswegen geben wir an dieser Stelle – noch ohne direkten Bezug zur KielRegion – einleitend eine **kurze Übersicht über die wesentlichen Organisationsformen** für die stadtreionale Kooperation und Institutionalisierung vorstellen. Grundsätzlich zu unterscheiden sind informelle Organisationsformen, zivilrechtlich institutionalisierte Kooperationsformen und öffentlich-rechtliche Lösungen. Dabei sollen wesentliche Charakteristika der unterschiedlichen Organisationsformen kurz angesprochen und jeweils markante Beispiele genannt werden.⁷ Diese Übersicht haben wir auch als Einführung in dem von KielRegion GmbH und Universität Kiel durchgeführten Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ am 01.10.2021 präsentiert. Eine vertiefte Darstellung der vier aus unserer Sicht für die KielRegion relevanten Organisationsmodelle erfolgt dann im Kapitel 4; sie sind Grundlage für die in Kapitel 5 vorgestellten Szenarien.

3.1 Informelle Kooperationen

Für regionale Kooperationen ohne besondere Rechtsgrundlage ergeben sich vielfältige Möglichkeiten. So können sich Kreise, Städte und Gemeinden mit oder ohne Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteur*innen (z. B. Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften, NGOs) zu Regional- oder Strukturkonferenzen zusammenfinden. Dies ist u. a. ein üblicher Weg in Regionen, die von einem starken Strukturwandel betroffen sind. Informelle Organisationsformen werden vor allem für den **Einstieg in eine regionale Kooperation** gewählt, entwickeln sich in Einzelfällen aber auch zu dauerhaften Kooperationen. Beispiel einer besonders langlebigen informellen Organisation ist der seit 1991 bestehende Regionale Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, in dem die Stadt Bonn, zwei Kreise und 27 kreisangehörige Städte und Gemeinden gemeinsame Strategien in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Mobilität entwickeln und umsetzen.⁸ Als informelle Kooperationsform ist auch die Fördekooperation Kiel und Umland einzustufen.⁹

Eine weitergehende Betrachtung informeller Kooperationen ist hier nicht erforderlich, weil es um Weiterentwicklungen der bestehenden KielRegion GmbH geht, die bereits jetzt über das Stadium einer informellen Kooperation hinaus ist.

3.2 Zivilrechtliche Organisationsformen

Zu den zivilrechtlichen Kooperationsformen zählt der **eingetragene Verein**, wofür als Beispiele der Kommunalverbund Niedersachsen-Bremen¹⁰ sowie der Erholungsflächenverein in der Region München¹¹ genannt werden sollen. Diese Rechtsform ermöglicht einen **niedrigschwiligen Eintritt in eine strukturierte Kooperation**. Sie kommt aber an ihre Grenzen, wenn eine wirtschaftliche Tätigkeit oder gar die Übernahme administrativer Aufgaben angedacht ist. Auch sie wird hier nicht vertieft dargestellt, weil sie nicht als Fortentwicklung der jetzigen Rechtsform der KielRegion zu sehen ist.

⁷ Zur Vertiefung der Organisationsformen sei auf Heinz 2000 und Priebes 2010 verwiesen.

⁸ www.region-bonn.de

⁹ www.foerdekooperation.de

¹⁰ www.kommunalverbund.de

¹¹ www.erholungsflaechenverein.de

Die **Gesellschaft mit beschränkter Haftung** findet sich häufig als regionale Organisationsform, insbesondere wenn es um das Regionalmarketing, die Wirtschaftsförderung und die Projektentwicklung geht. Beispiele sind die Regiopole Mainfranken, die im Workshop der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 vorgestellt wurde¹², sowie einzelne Metropolregionen, z. B. die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH¹³. Sie ist eine stabile Rechtsform und ermöglicht die wirtschaftliche Tätigkeit im Rahmen des kommunalen Wirtschaftsrechts. Sie ist jedoch nicht als politische Handlungsebene ausgeformt. Da diese Organisationsform als bekannt vorausgesetzt werden kann, wird auch sie hier nicht weiter vertieft.

Gemeinsam ist den zivilrechtlichen Organisationsformen, dass ihnen in der Regel keine hoheitlichen Aufgaben übertragen werden können. Auch für bestimmte Förderprojekte des Bundes und der Länder, die sich an kommunale Körperschaften richten, kommen sie häufig nicht in Frage.

3.3 Öffentlich-rechtliche Organisationsformen

Nachfolgend werden nur Organisationsformen aufgeführt, die im weitesten Sinne relevant sind; nicht erwähnt wird etwa der Planungsverband nach § 205 des Baugesetzbuchs, weil eine gemeinsame Bauleitplanung in den Workshops nicht thematisiert wurde und im Gebietsumgriff der KielRegion auch aus unserer Sicht nicht sinnvoll ist.

3.3.1 Der regionale Zweckverband

Zweckverbände sind in Schleswig-Holstein insbesondere wegen der kleinteiligen Gemeindestruktur weit verbreitet; nach Wolf¹⁴ bestehen landesweit 176 Zweckverbände. Zahlreiche Städte und Gemeinden arbeiten als Schulträger, bei der Abwasserbeseitigung, beim Breitband-Ausbau, als Straßenbaulastträger und bei weiteren öffentlichen Aufgaben als Verbandsmitglieder in dieser Rechtsform zusammen. Auch die Kreise sind als Verbandsmitglieder an Zweckverbänden beteiligt, z. B. im IT-Zweckverband Schleswig-Holstein (kommunit). Deswegen können gerade unter kommunalen Akteur*innen **Organisationsform und Arbeitsweise des Zweckverbandes als weitgehend bekannt** vorausgesetzt werden.

Die Organisation des Zweckverbandes ist im **Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)** geregelt.¹⁵ Er ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ohne Gebietshoheit, die durch öffentlich-rechtlichen Vertrag der Beteiligten (also der künftigen Verbandsmitglieder) errichtet wird. Die Verbandsmitglieder vereinbaren eine Verbandssatzung, die vom Zweckverband erlassen wird. Darin werden organisatorische Einzelheiten, u. a. zum Stimmrecht der Verbandsmitglieder und zu den Organen des Zweckverbandes, geregelt. Organe nach dem GkZ sind

- die Verbandsversammlung, die mindestens aus den Verwaltungsspitzen der Mitgliedskommunen sowie den Vertreter/innen anderer Verbandsmitglieder besteht, sowie
- die Verbandsvorsteherin/der Verbandsvorsteher (ehrenamtlich als Ehrenbeamtin/Ehrenbeamter oder hauptamtlich als Beamtin/Beamter auf Zeit).

¹² www.mainfranken.org

¹³ www.m-r-n.com

¹⁴ Vgl. Wolf 2021

¹⁵ Gesetz über kommunale Zusammenarbeit, Zweiter Teil (§§ 2 ff)

Die Verbandssatzung kann die **Bildung von Ausschüssen** vorsehen, was eine intensive und strukturierte Vorberatung insbesondere der fachlichen Themen sowie des Haushaltsplans ermöglicht.

Die **Finanzierung**¹⁶ erfolgt über eine Umlage, die zur Abdeckung aller nicht durch sonstige Einnahmen und eventuelle Landeszuweisungen abgedeckter Aufwendungen erhoben wird. Der Maßstab, nach dem die Verbandsmitglieder zur Deckung des Finanzbedarfs beizutragen haben, ist in der Verbandsatzung zu bestimmen. Die Höhe der Umlage ist in der Haushaltssatzung des Zweckverbandes für jedes Jahr festzusetzen.

Der **Aufbau** der Zweckverbände ist sehr transparent, denn nach §5 Abs. 6 GkZ „gelten für den Zweckverband die **Vorschriften für Gemeinden** entsprechend, ..., wobei an die Stelle der Gemeindevertretung die Verbandsversammlung und an die Stelle der oder des Vorsitzenden der Gemeindevertretung und der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters die oder der Vorsitzende der Verbandsversammlung und die Verbandsvorsteherin oder der Verbandsvorsteher tritt“.

Häufig konzentriert sich die Kooperation im Zweckverband auf ein einziges Thema, einzelne Zweckverbände haben aber auch ein interessantes Profil mit mehreren Aufgaben und regionaler Ausdehnung, so z. B. der Zweckverband Ostholstein, der zusammen mit zwei Tochtergesellschaften und insgesamt ca. 500 Beschäftigten in der Trinkwasserversorgung, der Abfallentsorgung, der Abwasseraufbereitung und in der Gasversorgung sowie beim Glasfaserausbau tätig ist (siehe auch unter 3.3.5)¹⁷.

Der Zweckverband findet oder fand in verschiedenen deutschen Stadtregionen als Organisationsmodell Anwendung. Aktuell ist vor allem auf den Zweckverband Raum Kassel zu verweisen, dessen Mitglieder die kreisfreie Stadt Kassel, der Landkreis Kassel und 10 kreisangehörige Städte und Gemeinden sind. Der Verband ist vorrangig für die gemeinsame Entwicklungs-, Flächennutzungs- und Landschaftsplanung im Gebiet der Stadt Kassel und der 10 weiteren Städte und Gemeinden zuständig, hat aber auch weitere Dienstleistungen übernommen.¹⁸ Als Zweckverbände waren bis zu den jeweiligen organisatorischen Weiterentwicklungen auch der heutige Regionalverband Großraum Braunschweig¹⁹ und die Region Hannover²⁰ organisiert. In der StädteRegion Aachen bestanden vor der Bildung der heutigen gebietskörperschaftlichen Struktur Zweckverbände für bestimmte Aufgaben (Straßenverkehrsamt, Schulverband, Vorbereitung der StädteRegion).²¹ Auf den in den Jahren 1963-1991 tätigen Zweckverband für die Stadtregion Kiel wird unter den Punkten 4.2.4 und 5.5.2 eingegangen.

3.3.2 Das Gemeinsame Kommunalunternehmen (Anstalt des öffentlichen Rechts)

Auch die Organisation des Gemeinsamen Kommunalunternehmens als Anstalt des öffentlichen Rechts (AÖR) ist in Schleswig-Holstein im **Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)** geregelt.²² Das gemeinsame Kommunalunternehmen wird von mehreren kommunalen Körperschaften errichtet und getragen. Organe der AÖR sind

¹⁶ Vgl. hierzu § 15 GkZ

¹⁷ www.zvo.com

¹⁸ Vgl. §3 der Satzung des Zweckverbandes Raum Kassel in der Fassung der letzten Änderung vom 10.12.2020, zu finden auf www.rrk-kassel.de

¹⁹ Vgl. Hahn 2020

²⁰ Vgl. Rühmann 2001

²¹ Vgl. Präsentation „StädteRegion Aachen Die Innovationsregion in der Mitte Europas von Markus Terodde im Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 der KielRegion und der Universität Kiel am 01.10.2021

²² Gesetz über kommunale Zusammenarbeit, Fünfter Teil (§§ 19b-19d)

- der Vorstand und
- der Verwaltungsrat, in dem die Mitglieder der AÖR vertreten sind.

Auch für die AÖR gelten nach GkZ die wesentlichen Vorschriften der Gemeindeordnung in Analogie. Die beteiligten Träger vereinbaren eine Organisationssatzung, in der u. a. Sitz- und Stimmenverteilung im Verwaltungsrat sowie der Betrag der von jedem Beteiligten auf das Stammkapital zu leistenden Einlage (Stammeinlage) geregelt wird. Dort können auch die weiteren Regelungen zur Ausgestaltung des Vorstandes vereinbart werden.

Als **Kooperationsmodell für Städte und ihre Nachbarkommunen** wird die AÖR in Schleswig-Holstein in den Regionen der Mittelzentren Heide²³ und Rendsburg²⁴ praktiziert. Diese Kooperationen wurden seinerzeit von der Landesplanung initiiert²⁵ und haben sich in diesen beiden Regionen organisatorisch verfestigt. Die Aufgaben eines Gemeinsamen Kommunalunternehmens für eine Stadtregion können individuell definiert werden. In den Regionen um Heide und Rendsburg geht es vorrangig um die Verbesserung der interkommunalen Kooperation, die Gebietsentwicklungsplanung und die gemeinsame Flächenentwicklung, die Profilierung des Wirtschaftsstandortes und des Lebensraums.²⁶ Grundsätzlich wären diese Aufgaben im Wesentlichen auch in einer zivilrechtlichen Organisationsform möglich. Wie im Workshop der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 03.05.2021 vom Vertreter der Rendsburger AÖR ausgeführt wurde, hat man sich dort aber bewusst für die öffentliche Rechtsform entschieden, um perspektivisch bei Bedarf auch hoheitliche Aufgaben, z. B. die gemeinsame Bauleitplanung, übernehmen zu können. Schon jetzt erstellt die AÖR einen gemeinsamen Gebietsentwicklungsplan, der seit 2016 in der 3. Fortschreibung vorliegt. Außerdem sind ihr Projektentwicklungsgesellschaften in GmbH-Rechtsform angegliedert.

Neben der Stammeinlage können sich die Träger der AÖR zur Leistung jährlicher Beiträge verpflichten. In der Rendsburger AÖR wird differenziert zwischen einem jährlichen Grundbeitrag und einem Entwicklungsbeitrag. Der Grundbeitrag bemisst sich als prozentualer Anteil der Umlagegrundlage nach FAG und wird in der Höhe vom Verwaltungsrat festgelegt. Das Beispiel zeigt, dass die Finanzierung der AÖR gestaltbar ist.

3.3.3 Der Regionalverband

Dieser Begriff ist weder eindeutig definiert noch derzeit im schleswig-holsteinischen Landesrecht verankert. Unterschiedliche Beispiele mit jeweils landesrechtlichen Rechtsgrundlagen finden sich jedoch in mehreren Bundesländern, auf die zurückgegriffen werden könnte. Beispielsweise bestehen in Baden-Württemberg flächendeckend Regionalverbände mit eigenen hauptamtlichen Verwaltungen, die jeweils für die Regionalplanung und die Landschaftsrahmenplanung zuständig sind.

Bezogen auf Stadtregionen soll hier unter einem Regionalverband ein **regionaler Pflichtverband (auf gesetzlicher Grundlage)** verstanden werden, der mehrere stadregionale Aufgaben bündelt. Für verschiedene Stadtregionen wurden Regionalverbände auf jeweils eigener landesgesetzlicher Grundlage

²³ Entwicklungsagentur Region Heide AÖR, vgl. www.region-heide.de

²⁴ Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg AÖR, vgl. www.entwicklungsagentur-rendsbuerg.de

²⁵ vgl. Kühl/Liebrenz 1999

²⁶ vgl. hierzu die Organisationssatzungen der beiden Entwicklungsagenturen, die auf der jeweiligen Homepage zu finden sind.

geschaffen. Beispiele sind der Regionalverband Großraum Braunschweig²⁷, der Verband Region Rhein-Neckar²⁸, der Regionalverband Ruhr²⁹ und der Verband Region Stuttgart³⁰.

Am Beispiel des **Regionalverbandes Großraum Braunschweig** lässt sich zeigen, dass das Land Niedersachsen diesem zwei wesentliche Aufgaben übertragen hat, nämlich die in Niedersachsen sonst von den Kreisen und kreisfreien Städten wahrgenommene Regionalplanung und die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV auf Schiene und Straße. Über diese Themen wird im Großraum Braunschweig durch die Verbandsversammlung entschieden, in die 59 Mitglieder aus den Stadträten der drei kreisfreien Städte und aus den fünf Kreistagen entsandt werden. Die Einnahmen des Verbandes bestehen überwiegend aus Zuweisungen des Landes Niedersachsen (ÖPNV-Mittel). Die weiteren Mittel werden durch die Verbandsumlage gedeckt, die von den Verbandsmitgliedern, also den drei kreisfreien Städten und den fünf Landkreisen, anteilig nach ihrer Einwohnerzahl und ihrer Steuermesskraft aufgebracht wird.

Als Referenz wäre auch der frühere Kommunalverband Großraum Hannover heranzuziehen, der neben den für die Region Braunschweig genannten Aufgaben (Regionalplanung, Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV) auch für die Wirtschaftsförderung und die regionalen Naherholungsangebote zuständig war.³¹ Der Verband hatte eine Verbandsversammlung mit 28 Mitgliedern, von denen jeweils die Hälfte von der Landeshauptstadt Hannover und dem damaligen Landkreis Hannover entsandt wurden. Aus dem Kommunalverband ist dann 2001 die Region Hannover hervorgegangen.

Der **Verband Region Stuttgart** wurde im Workshop der KielRegion GmbH und der Universität Kiel vom 01.10.2021 als der deutschlandweit **am weitesten entwickelte Regionalverband** vorgestellt.³² Er wurde 1994 aus Sorge der baden-württembergischen Landesregierung um die dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit der Region gebildet.³³ Ihm gehören die Landeshauptstadt Stuttgart und die benachbarten fünf Landkreise an. Wesentliche Pflichtaufgaben des Verbandes sind Regionalplanung, Regionalverkehrsplanung, Landschaftsrahmenplanung, regionale Wirtschaftsförderung, Tourismus und ÖPNV (insbesondere die Trägerschaft des S-Bahn-Verkehrs). Als freiwillige Aufgaben sind regionale Kultur- und Sportveranstaltungen, Kongresse und regionalbedeutsame Messen zu nennen. Der Verband Region Stuttgart verfügt über eine direkt gewählte Regionalversammlung, sein Gebiet ist räumlich kongruent mit dem Gebiet der Wirtschaftskammern und der Verband ist erfolgreich mit einem eigenen Büro in Brüssel vertreten.

Die Finanzierung eines Regionalverbandes erfolgt in der Regel über eine Umlage, die zur Abdeckung aller nicht durch sonstige Einnahmen und eventuelle Landeszuweisungen abgedeckte Aufwendungen erhoben wird.

²⁷ www.regionalverband-braunschweig.de

²⁸ www.m-r-n.com/verband

²⁹ www.rvr.ruhr

³⁰ www.region-stuttgart.org

³¹ Vgl. Kommunalverband Großraum Hannover 2000, Priebis 2002

³² Vgl. Präsentation von Thomas Kiwitt im Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021

³³ Vgl. Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994, zuletzt geändert am 17. Dezember 2020, zu finden auf www.region-stuttgart.org

3.3.4 Stadtregionale Gebietskörperschaft

Diese Organisationsform findet sich derzeit nur in den Stadtregionen Saarbrücken, Hannover und Aachen. Es handelt sich jeweils um **kreisähnliche Gebietskörperschaften**, die die nicht mehr kreisfreie Kernstadt und frühere Umlandkreise integrieren. Diese Organisationsform, die durch ein Landesgesetz gebildet werden muss, gibt einer Stadtregion ein besonderes Durchsetzungsvermögen, weil sie nicht zuletzt durch eine direkt gewählte Regionsversammlung das nötige politische Gewicht entwickelt. Durch die Fusion sämtlicher Aufgaben auf Kreisebene (einschließlich der Kreisaufgaben der Kernstadt) entstehen administrative Synergien und eine leistungsfähige Regionsverwaltung mit breiten Kompetenzen in allen Bereichen der übergemeindlichen Daseinsvorsorge.

Die Finanzierung erfolgt über eine Umlage, die zur Abdeckung aller nicht durch sonstige Einnahmen und eventuelle Landeszuweisungen abgedeckte Aufwendungen erhoben wird. Die Umlage wird (in der Regel jährlich) in der Haushaltssatzung festgelegt. Durch die gemeinsame Trägerschaft der Sozialkosten tritt bei der stadtregionalen Gebietskörperschaft ein Ausgleichsmechanismus in Kraft, der besonders belastete Kommunen, in der Regel auch die Kernstadt, finanziell entlastet. Eine solche Region ist zwar größer als die meisten klassischen Kreise, würde sich aber kommunalrechtlich grundsätzlich in die Kreisebene einfügen.

Dass dieser Ansatz gelingen kann, zeigen zwei Stadtregionen, in denen das Ziel einer stadtregionalen Gebietskörperschaft in bottom-up-Prozessen erfolgreich verfolgt wurde. Das ist zum einen die 2001 gebildete **Region Hannover**³⁴ und zum anderen die 2009 gebildete **StädteRegion Aachen**³⁵, die im Workshop der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 vorgestellt wurde. In der Region Hannover wurden dieser Gebietskörperschaft auch Aufgaben übertragen, die ansonsten vom Land wahrgenommen werden, insbesondere die Trägerschaft des gesamten ÖPNV auf Schiene und Straße. Dort wurde auch intensiv das Ziel verfolgt, den größten Teil der publikumsintensiven Dienstleistungen der Kreisebene auf leistungsfähige Gemeinden zu delegieren. Durch den Übergang aller allgemeinbildenden Schulen auf die Gemeinden und durch die Delegation der Kfz-Zulassung werden seitdem wichtige Leistungen der Daseinsvorsorge bzw. Dienstleistungen ortsnäher erbracht. Das bedeutet allerdings auch, dass eine leistungsfähige Gemeindeebene vorhanden sein muss, was in der Region Hannover der Fall ist, weil die kleinsten Kommunen ca. 15.000 Einw. haben. Umgekehrt hat das Fehlen einer aufnahmefähigen Gemeindeebene beispielsweise im Großraum Braunschweig dazu geführt, dass in einem Gutachten über eine mögliche Gebietskörperschaft Region Braunschweig von dieser Organisationsform abgeraten wurde.³⁶

3.3.5 Kombination von Rechtsformen

Bundesweit gibt es eine Reihe von Beispielen, wie verschiedene öffentliche und private Rechtsformen kombiniert werden können. Beispielsweise wurden vom oben angesprochenen Zweckverband Ostholstein zwei operative Gesellschaften gebildet. Auf seiner Homepage wird das wie folgt erläutert: „Der Zweckverband bildet das kommunale Dach der ZVO-Unternehmensgruppe. In der Verwaltung, drei Geschäftsbereichen und zwei Tochtergesellschaften setzen sich mehr als 500 Menschen dafür ein, die Region zuverlässig mit Trinkwasser, Erdgas und Breitband zu versorgen sowie Abfälle und Abwasser zu

³⁴ Vgl. Prieb 2002, www.hannover.de

³⁵ Vgl. Präsentation „StädteRegion Aachen Die Innovationsregion in der Mitte Europas“ von Markus Terodde im Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 der KielRegion und der Universität Kiel am 01.10.2021, www.staedteregion-aachen.de

³⁶ Vgl. Bogumil et al. 2008, S. 6f

entsorgen“.³⁷ Die ZVO Energie GmbH wurde vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Energiemarktes als hundertprozentige Tochtergesellschaft gegründet. An der ZVO Entsorgung GmbH, die für die Abfuhr der Abfälle und der Wertstoffe verantwortlich ist und ein Müllheizkraftwerk in Neustadt/Holstein betreibt, hält der Zweckverband 50,1% der Geschäftsanteile.³⁸

Sehr eindrücklich zeigt die Ländergrenzen überschreitende Region Rhein-Neckar, wie im selben Gebietsumgriff abhängig vom verfolgten Zweck drei unterschiedliche Rechtsformen angewendet werden:

- Der durch Staatsvertrag gebildete öffentlich-rechtliche Verband Region Rhein-Neckar verantwortlich für die Regionalplanung und die Regionalentwicklung.³⁹
- Die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH, die 2006 vom Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar, dem Verband Region Rhein-Neckar und den Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar, Pfalz und Darmstadt gegründet wurde, hat von ihrer Gesellschafterversammlung den Auftrag erhalten, „die Region in enger Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren wirtschaftlich, sozial und ökologisch weiterzuentwickeln, sie positiv zu positionieren und bekannt zu machen“.⁴⁰
- Die Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der 2006 gebildet wurde. Der Verein ist vor allem ein Netzwerk für Akteur*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Politik und anderen Einrichtungen des öffentlichen Lebens in der Region.⁴¹

Insbesondere zwischen Verband und GmbH bestehen auch Personenidentitäten, was die enge Verflechtung der Institutionen unterstreicht. Dieses Beispiel der Region Rhein-Neckar zeigt (über den Einzelfall hinaus) deutlich die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten der stadregionalen Kooperation.

³⁷ www.zvo.com/organisationsstruktur

³⁸ www.euwid-recycling.de, Nachricht vom 04.04.2013

³⁹ www.m-r-n.com/verband

⁴⁰ www.m-r-n.com/wer-wir-sind/metropolregion-rhein-neckar-gmbh/aufgaben-und-projekte, aufgerufen am 25.10.2021

⁴¹ www.m-r-n.com/verein, aufgerufen am 25.10.2021

4. Organisationsmodelle zur Weiterentwicklung der KielRegion

4.1 Organisatorische Grundfragen in der KielRegion

Organisatorische Strukturen sind immer Ausdruck des mit der jeweiligen Organisation verfolgten Ziele. Deswegen müssen nachfolgend zuerst einige Grundfragen beantwortet werden, die der künftigen Organisation zugrunde gelegt werden, bevor dann in Abschnitt 4.2 die relevanten Organisationsmodelle vorgestellt werden.

4.1.1 Zuschnitt des Kooperationsraums

Als Kooperationsraum wird hier die gesamte schleswig-holsteinische Hauptstadtregion mit der Landeshauptstadt Kiel, der Stadt Neumünster sowie den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde definiert. Er geht deutlich über den engeren Verflechtungsraum der Landeshauptstadt hinaus, der durch die unter 3.1 bereits kurz erwähnte „Fördekooperation Kiel und Umland“ bearbeitet wird. Im Vergleich zum heutigen Aktionsraum der KielRegion GmbH schließt er zusätzlich die Stadt Neumünster ein. Der so gewählte Raumzuschnitt mit der Landeshauptstadt Kiel, der Stadt Neumünster und den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde kann (auch im überregionalen Vergleich) als besonders geeignet für eine stadtdregionale Kooperation bezeichnet werden:

- Der Raum weist intensive Verflechtungen insbesondere als Arbeits- und Wohnungsmarkt, aber auch in den Bereichen Einzelhandel, Logistik und Dienstleistungen und anderen Wirtschaftsbereichen auf.
- Die engen Verflechtungen führen zu entsprechenden Mobilitätsanforderungen (denen allerdings heute noch kein zeitgemäßes ÖPNV-Angebot gegenübersteht).
- Neben dem Kernraum (mit Kiel und den Kommunen des suburbanen Raumes) und der Stadt Neumünster sind auch die Klein- und Mittelstädte des zweiten Ringes (Eckernförde, Rendsburg, Nortorf, Plön und Lütjenburg) einbezogen, die eine eigenständige Zentralität für ihre eher ländlich strukturierten Verflechtungsräume aufweisen, aber trotzdem enge funktionale Beziehungen mit der Landeshauptstadt Kiel aufweisen.
- Der Raum weist vielfältige landschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Potenziale auf, die sich bestens ergänzen.
- Der Raum ist kongruent mit dem Planungsraum II (Schleswig-Holstein Mitte) der schleswig-holsteinischen Landesplanung, für den ein Regionalplan zu erstellen ist.

Zudem entspricht eine solche Abgrenzung unter Einbeziehung der Stadt Neumünster der deutlichen Erwartungshaltung in mehreren der von uns in der ersten Projektphase geführten Interviews. Wir weisen aber auch darauf hin, dass die vorgestellten Organisationsmodelle grundsätzlich auch bei einer eventuell fehlenden Bereitschaft der Stadt Neumünster zur Mitwirkung umsetzbar sind.

Dass die Landeshauptstadt Kiel zusätzlich zur KielRegion GmbH auf der Grundlage eines Kooperationsvertrages in dem deutlich engeren Kooperationsraum der „Fördekooperation Kiel und Umland“ mit ihren unmittelbaren Nachbarkommunen zusammenarbeitet⁴², ist aus unserer Sicht durchaus sinnvoll, weil dort diejenigen Fragestellungen und Herausforderungen bearbeitet werden, die sich aus dem engeren nachbarschaftlichen Verhältnis und bestimmten infrastrukturellen Abhängigkeiten ergeben.

⁴² www.foerdekooperation.de

Allerdings wäre es mittelfristig zu überlegen, ob diese kleinräumige Kooperation organisatorisch als Teilraum in eine größere Organisationsstruktur integriert werden kann.

Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die KielRegion (ergänzt um die Stadt Neumünster) perspektivisch Bezugsraum für möglichst viele andere öffentliche und zivilgesellschaftliche Organisationen wird. Beispielsweise ist der Raum der Region Stuttgart kongruent mit dem Bezirk der IHK, der KulturRegion Stuttgart e.V., der SportRegion Stuttgart e.V. und der JugendRegion Stuttgart. Dass die von uns präferierte Stadtregion Kiel deckungsgleich ist mit dem Planungsraum II der Regionalplanung und dem Zuständigkeitsbereich der DGB Kiel Region, ist eine gute Voraussetzung für eine Intensivierung des stadtregionalen Bewusstseins. Allerdings ist der IHK-Bezirk Kiel deutlich größer, umfasst auch die Kreise Steinburg und Pinneberg und reicht damit bis zur hamburgischen Landesgrenze. Da eine Reihe von Institutionen in ihrem räumlichen Zuschnitt den Planungsraum II, die schleswig-holsteinische Hauptstadtregion, nicht berücksichtigt, sollte bei künftigen Veränderungen von räumlichen Zuschnitten bei öffentlichen und privaten Institutionen und Vereinigungen verstärkt auf eine Kongruenz mit dieser Region hingewirkt werden.⁴³

4.1.2 Einzubeziehende Akteur*innen

Wesentliche Akteur*innen der Kooperation sollen auch künftig die Kreise und kreisfreien Städte sein. Da die Kreise auch Gemeindeverbände sind, vertreten sie grundsätzlich auch die Interessen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Trotzdem ist es für eine stadtregionale Handlungsebene wichtig, auch mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden in Kontakt zu stehen und diese zumindest informell in ihre Tätigkeit einzubeziehen. In unterschiedlichen Verbandsstrukturen sind unterschiedliche Formen der direkten Mitwirkung möglich. Teilweise, so etwa beim Verband Regio Stuttgart, können auch Bürgermeister*innen direkt in die Regionalversammlung gewählt werden. Da eine Einbeziehung sämtlicher Gemeinden in die Entscheidungsstrukturen der stadtregionalen Ebene wegen ihrer großen Zahl unrealistisch ist, könnte die gemeindliche Ebene mit beratender Funktion an der regionalen Willensbildung beteiligt werden; dafür wäre ein Beirat geeignet, in dem z. B. die amtsfreien Kommunen sowie die Ämter mitwirken könnten. Hierzu sollte eine Meinungsbildung im kreisangehörigen Raum hergestellt werden, damit sich die Gemeinden aller Größenordnungen vertreten fühlen.

Auch eine intensivere Einbindung von Wirtschaft und Wissenschaft in die Arbeit der KielRegion ist unbedingt wünschenswert. Dies könnte etwa bei der Bildung von Ausschüssen einer Verbandsversammlung durch eine beratende Mitwirkung (z. B. von Vertreter*innen der IHK oder der Hochschulen als bürgerliche Mitglieder) erfolgen.

4.1.3 Finanzierung und Personal der heutigen KielRegion GmbH und alternativer Organisationsformen

Eines der Kernprobleme der derzeitigen Organisationsform der KielRegion GmbH ist die unsichere finanzielle Basis. Dadurch ist die KielRegion gezwungen, stets Fördermittel und andere Drittmittelprojekte einzuwerben, auch wenn die ausgeschriebenen Projekte nicht den Kernbereich der Tätigkeit der KielRegion abbilden. Entsprechend wurde in den Interviews der ersten Projektphase immer wieder ein

⁴³ Die Verwaltungswissenschaften sprechen hier vom organisatorischen Grundsatz der „Einräumigkeit der Verwaltung“, vgl. etwa § 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Organisation der Landesverwaltung des Landes Brandenburg

unscharfes Profil der KielRegion GmbH als Kritikpunkt benannt. In der Praxis bedeutet die unklare Finanzierung auch, dass die Beschäftigten der KielRegion GmbH stets befristete Verträge bekommen und die Vergütung häufig unter derjenigen der Kommunen liegt. Daraus resultiert die Schwierigkeit, Fachkräfte zu halten, weil diese z. B. in besser dotierte feste Anstellungen bei der Landeshauptstadt Kiel wechseln.

Eine dauerhafte und zukunftsfähige Organisationsstruktur mit sicherer Finanzierung ist deswegen ein wesentlicher Anspruch an künftige Organisationsformen. Neben den erforderlichen Festanstellungen, die jedoch auch schon in der jetzigen Organisationsstruktur möglich wären, würden die öffentlichen Organisationsformen eine für die Beschäftigten in der Regel deutlich bessere Vergütung nach dem TvöD mit sich bringen. Das hätte für die KielRegion den Vorteil, dass der Wechsel von Leistungsträgern (wie er bislang aus der KielRegion GmbH in eine öffentliche Institution zu beobachten war) aus diesem Grund nicht mehr attraktiv wäre. Schon jetzt ist außerdem absehbar, dass die KielRegion GmbH (ebenso wie künftige Organisationen) deutlich besser im Bereich der allgemeinen Verwaltungsdienste aufgestellt werden müssen (Sekretariatsfunktionen, Gremienbetreuung, Finanzen). Genauere Angaben über den Gesamtumfang der künftigen Personalausstattung können erst gemacht werden, wenn feststeht, welche Aufgaben mit welchem Anspruch regional bearbeitet werden. In diesem Sinne ist beabsichtigt, für die neuen Handlungsfelder der KielRegion Masterpläne zu erstellen, mit denen die neuen Aufgabenfelder (bereits abgestimmt sind der Klimaschutz und die Gesundheitsregion) untersucht und näher konturiert werden können.

Steuerrechtliche Fragen der einzelnen öffentlichen Organisationsformen können erst konkret geklärt werden, wenn die Art der wahrzunehmenden Aufgaben feststehen. Klar ist aber, dass grundsätzlich auch bei öffentlichen Körperschaften eine Steuerpflicht entstehen kann, wenn Aufgaben aus dem nicht hoheitlichen Bereich mit wirtschaftlichem Charakter von nicht unerheblichem Gewicht wahrgenommen werden sollen, wozu dann ggfs. ein „Betrieb gewerblicher Art“ (ohne eigene Rechtspersönlichkeit) im Sinne des Steuerrechts auszuweisen wäre.

4.1.4 Interne Struktur

In den Interviews der ersten Projektphase und in vielen Gesprächen wurden wir wiederholt auf die derzeit unübersichtlichen und wenig effizienten internen Strukturen der KielRegion GmbH hingewiesen. Sofern weiterhin eine GmbH-Form favorisiert würde, müsste diese Struktur gesondert einer Optimierung unterzogen werden. Für den Fall einer öffentlich-rechtlichen Lösung ergeben sich aus dem Kommunalverfassungsrecht ohnehin klare organisatorische Strukturen. Insbesondere bei den Verbandsmodellen halten wir die Bildung von Fachausschüssen zur Ermöglichung einer angemessenen und transparenten regionalpolitischen Diskussion für erforderlich.

4.2 Organisationsmodelle für die Region Kiel

4.2.1 Vorbemerkungen

Wie eingangs angesprochen rechtfertigen die Ergebnisse der ersten Projektphase lediglich ein begrenztes Spektrum an organisatorischen Innovationen, weil die Organisationsstruktur auf die zu erledigenden Aufgaben abgestellt sein muss. Deswegen werden wir uns vorrangig an den vier in der ersten Projektphase vereinbarten Handlungsfeldern

- Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing,

- Mobilität,
- Klimaschutz sowie
- Entwicklung der Gesundheitsregion Kiel

orientieren. Allerdings wurde während und nach dem Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021, auf dem die Organisationsformen ausgewählter Regionen vorgestellt wurden, der klare Wunsch seitens der Geschäftsführung, des Aufsichtsratsvorsitzenden und aus dem Kreis der Gesellschafter an uns herangetragen, **neben kurzfristigen Empfehlungen auch mittel- und langfristige Perspektiven** aufzuzeigen, wie sich die Organisationsform der KielRegion entwickeln sollte. Dies greifen wir auf und werden außerdem, nicht zuletzt unter Bezug auf erfolgreiche Kooperationen in anderen Stadtregionen, **weitere Handlungsfelder** in die Überlegungen einzubeziehen, die für das Funktionieren der Stadtregion besonders wichtig sind und die regionalpolitisches Handeln ermöglichen.

Da wir nur die nach unserer Einschätzung grundsätzlich für die Weiterentwicklung der KielRegion GmbH realistischen Organisationsmodelle vertieft vorstellen wollen, werden keine Organisationsformen vertieft, die hinter die heutige Lösung zurückfallen (also weder eine informelle Struktur noch ein Verein). Auch eine regionale Gebietskörperschaft wird nicht als Organisationsmodell für die KielRegion aufgenommen. Nach unserer Einschätzung dürfte eine Gebietskörperschaft „Region Kiel“ – wenn überhaupt - nur langfristig und unter der Prämisse einer gleichzeitigen Optimierung der gemeindlichen Verwaltungsstrukturen umsetzbar sein. Näher vorgestellt werden nachfolgend

- das Organisationsmodell „Fortbestand der GmbH“ (Punkt 4.2.2),
- das Organisationsmodell „Entwicklungsagentur KielRegion“ (in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts) (Punkt 4.2.3),
- das Organisationsmodell „Entwicklungsverband KielRegion“ (in der Rechtsform des Zweckverbandes) (Punkt 4.2.4) sowie
- das Organisationsmodell „Regionalverband Hauptstadtregion Kiel“ (Punkt 4.2.5).

Grundlagen für die in diesen Organisationsmodellen zu erledigenden Aufgaben sind vorrangig die in der ersten Projekthälfte benannten Handlungsfelder. Die in den Interviews und Veranstaltungen immer wieder betonte Einwerbung von Projektmitteln zur Entwicklung der KielRegion soll in allen vorgestellten Varianten auch künftig fortgeführt werden. Perspektivisch sind die anspruchsvolleren Organisationsmodelle, also vor allem der Zweckverband und der Regionalverband, auch für weitere Aufgaben aufnahmefähig, falls diese im Sinne einer koordinierten, nachhaltigen Zukunftsgestaltung auf die Region übertragen werden sollen.

4.2.2 Organisationsmodell „Fortbestand der GmbH“

Dieses Organisationsmodell geht davon aus, dass die KielRegion GmbH in ihrer heutigen Rechtsform so weiterentwickelt wird, dass bestimmte heute verspürte Defizite gemildert und eine höhere Wirksamkeit erzielt wird. Dabei können in einigen Punkten interessante Hinweise auf mögliche Entwicklungsmöglichkeiten der KielRegion GmbH aus den organisatorischen Regelungen der Region Mainfranken GmbH übernommen werden, die im Workshop der KielRegion vom 01.10.2021 vorgestellt wurde:

- In der Region Mainfranken sind neben den Kreisen und kreisfreien Städten auch die IHK Würzburg-Schweinfurt (deren Kammerbezirk kongruent mit der Region ist) sowie die Handwerkskammer Gesellschafter.
- Entscheidendes Gremium ist in der Region Mainfranken die Gesellschafterversammlung, die zwei Sitzungen pro Jahr abhält und für die strategischen Entscheidungen zuständig ist.
- Daneben besteht eine Steuerungsgruppe, in der die Wirtschaftsförderung und die Kreisentwicklung der Gesellschafter sowie die beiden Wirtschaftskammern vertreten sind. Sie tagt mindestens vier Mal jährlich, berät die Geschäftsstelle und stimmt sich über strategische Entscheidungen ab, um diese für die Gesellschafter vorzubereiten.
- Auf besonderes Interesse stieß im Workshop der in der Region Mainfranken eingerichtete Rat der Region, dem neben den Oberbürgermeister*innen und Landrät*innen die Präsident*innen der mainfränkischen Wirtschaftskammern und der mainfränkischen Hochschulen u. a. auch die regionalen Mitglieder des Europäischen Parlaments, des Bundestags und des Landtags angehören. Das Gremium hält zwei Sitzungen pro Jahr ab. Es hat keine eigene Entscheidungskompetenz, dient aber als regionalpolitische Interessenvertretung in die Parlamente und Austauschforum für Schlüsselakteur*innen der Region und soll strategische Leitprojekte auf politischer Ebene vorantreiben.⁴⁴

Das Beispiel der Region Mainfranken lenkt den Blick auch auf die Frage zusätzlicher Gesellschafter, die eine stärkere Kapitalausstattung ermöglichen könnten. Mit Blick auf die in den Workshops ermittelten vier Handlungsfelder wäre in diesem Sinne zu überlegen, welche öffentlichen und privaten Körperschaften gezielt anzusprechen wären, die in den identifizierten Handlungsfeldern tätig sind. Dies könnten beispielsweise Wirtschaftsunternehmen sein, aber auch Gewerkschaften, Unternehmen und Verbände. Für diese Erweiterung und Ausdifferenzierung der Anteilseigner/innen gibt es Beispiele auch aus anderen Regionen. Natürlich sollte auch die Stadt Neumünster als Gesellschafter gewonnen werden.

Mit der Aufnahme weiterer institutioneller Gesellschafter/innen in die bestehende KielRegion GmbH könnte deren institutionelle und finanzielle Basis verbreitert werden. Außerdem dürfte dadurch eine bessere Verankerung im öffentlichen Bewusstsein erreichbar sein. Allerdings wird die Inanspruchnahme von Fördermitteln, die sich an kommunale Körperschaften richtet, durch die Aufnahme privatwirtschaftlicher Gesellschafter/innen zusätzlich erschwert. Zudem würden die Entscheidungsabläufe eher komplexer, wenn weitere Gesellschafter entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten haben wollen. Deswegen sollte eine Weiterentwicklung der bestehenden KielRegion GmbH eher ohne zusätzliche Gesellschafter/innen in Betracht gezogen werden. Entscheidende Handlungserfordernisse sind dabei:

- Dauerhafte Finanzierungsvereinbarung, d. h. die Gesellschafter bekennen sich zu einer dauerhaften bedarfsgerechten finanziellen Ausstattung der Geschäftsstelle entsprechend klar vereinbarter Ziele.
- Entfristung der Anstellungsverträge, um dem „brain drain“ bei der GmbH vorzubeugen.
- Straffung der internen Gremienorganisation, um klarere und effizientere Entscheidungsabläufe sicherzustellen und die Attraktivität der Mitwirkung zu erhöhen.

⁴⁴ Vgl. die Präsentation „RegiopoloRegion Mainfranken - gemeinsam geht mehr!“ von Emanuel Friehs im Workshop „Kooperations- und Organisationsformen von Regionen“ der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021

- Schaffung eines „Rates der Region“, über den wichtige Stakeholder der Region enger an die KielRegion GmbH gebunden werden.

Auch mit einer gestärkten GmbH können jedoch die wesentlichen Grenzen dieser Organisationsform nicht überwunden werden. So kann eine GmbH nicht zu einer demokratisch legitimierten regionalpolitische Handlungsebene entwickelt werden, außerdem sind keine Entwicklungsmöglichkeiten durch die Übernahme hoheitlicher Aufgaben gegeben.

4.2.3 Organisationsmodell „Entwicklungsagentur KielRegion“ (in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts)

In diesem Organisationsmodell würde die KielRegion GmbH auf der Grundlage des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) in ein gemeinsames Kommunalunternehmen als Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) umgewandelt. Dieses Organisationsmodell wurde unter 3.3.2 am Beispiel der Regionen Heide und Rendsburg vorgestellt. Zwar geht es in diesen Beispielen um die Kooperation von Mittelzentren mit ihren Nachbargemeinden, aber das Modell wäre uneingeschränkt auch anwendbar auf die KielRegion mit ein (oder zwei) Oberzentren und zwei Nachbarkreisen. Die auf der heutigen GmbH aufbauende Entwicklungsagentur KielRegion in der Rechtsform der AöR wäre in der Lage, perspektivisch auch öffentliche Verwaltungsaufgaben zu übernehmen.⁴⁵

Träger der AöR sind die beiden Kreise, die Landeshauptstadt Kiel sowie – aus unserer Sicht anzustreben - die Stadt Neumünster, aber es könnten auch andere Kommunen einbezogen werden. Dies würde beispielsweise auch die Möglichkeit eröffnen, die Fördekooperation Kiel und Umland zu integrieren.

Während diese Rechtsform für größere Stadtregionen bundesweit bislang nicht zur Anwendung kommt⁴⁶, hat sie sich in Schleswig-Holstein wie oben dargestellt in den kleineren Stadtregionen Heide und Rendsburg bewährt. Organisatorisches Vorbild für diese Rechtsform wäre deswegen vor allem die „Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“. Wie oben ebenfalls erwähnt wurde dort diese öffentliche Rechtsform gewählt, um auch hoheitliche Aufgaben übernehmen zu können. Dies könnte in der KielRegion die gemeinsame Trägerschaft von Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge oder (entsprechende politische und rechtliche Weichenstellungen auf Landesebene vorausgesetzt) die Regionalplanung sein. Ein wesentlicher Grund zur Weiterentwicklung der heutigen GmbH in eine AöR könnte auch sein, dass in manchen staatlichen Förderrichtlinien festgelegt ist, dass nur juristische Personen des öffentlichen Rechts anspruchsberechtigt sind.⁴⁷

Interessant ist auch, dass zur Rendsburger AöR zwei Projektentwicklungsgesellschaften in GmbH-Rechtsform gehören. Denkbar wäre es, bei Bildung einer KielRegion AöR die jetzige KielRegion GmbH als hundertprozentige Tochtergesellschaft beizubehalten und dort (ähnlich wie in der Region Stuttgart) die Wirtschaftsförderungsaktivitäten für die gesamte KielRegion zu bündeln oder bestimmte regionale Entwicklungsprojekte durchführen zu lassen.

⁴⁵ Vgl. die Regelungen für Schleswig-Holstein in den §§ 19b-d des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit

⁴⁶ Diese Aussage betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung der regionalen Kooperationsebene. Allerdings hat sich die Region Hannover mit zunehmender Beteiligung weiterer Kommunen entschlossen, die IT-Dienstleistungen in der Hannoverschen Informationstechnologien AöR (hannIT) zusammenzufassen, vgl. www.hannit.de

⁴⁷ So auch die Begründung für die Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg in der Präsentation „Interkommunale Zusammenarbeit als Instrument der Stadtentwicklungsplanung“ von Frank Thomsen auf der DASL-Arbeitstagung und Mitgliederversammlung in Hamburg am 15.2.2019 (Folie 13)

Im Vergleich mit der GmbH wäre die AÖR in der Lage, hoheitliche Aufgaben (z. B. in der Regionalplanung) zu übernehmen. Außerdem könnte sich die AÖR um Fördermittel bewerben, die einer GmbH als privatrechtlicher Organisation nicht zugänglich sind. Zu berücksichtigen ist bei der AÖR allerdings der (insbesondere im Vergleich zum Zweckverband) geringere Bekanntheits- und Vertrautheitsgrad bei öffentlichen Akteur*innen, was möglicherweise die Schwelle zur Nutzung dieser Rechtsform erhöht. Zu prüfen wäre bei einer näheren Betrachtung dieser Rechtsform, ob im Verwaltungsrat eine breitere politische Vertretung über die Verwaltungsspitzen hinaus möglich ist. Allerdings ist der Rahmen im Vergleich mit dem Zweckverband deutlich enger, weil die AÖR vorrangig als Rechtsform für ein Kommunalunternehmen und nicht als regionalpolitische Kooperationsplattform ausgestaltet ist. Deswegen wird diese Alternative von uns in den Szenarien des Kapitels 5 nicht weiterverfolgt.

4.2.4 Organisationsmodell „Entwicklungsverband KielRegion“ (in der Rechtsform des Zweckverbandes)

In diesem Organisationsmodell würde auf **Grundlage des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)** ein Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes gebildet. Mitglieder sollten die Landeshauptstadt Kiel sowie die beiden Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sein, zudem sollte aus den oben genannten Gründen die Stadt Neumünster einbezogen werden. Die Verbandsmitglieder haben nach § 2 Abs. 1 GkZ die Möglichkeit, dem Zweckverband entweder eine einzelne Aufgabe oder auch mehrere zusammenhängende Aufgaben der öffentlichen Verwaltung ganz oder teilweise zu übertragen. Die Verbandsmitglieder sind hier weitgehend frei, welche Aufgaben sie übertragen und welche nicht. Dabei können dem Zweckverband grundsätzlich sowohl Selbstverwaltungsaufgaben als auch Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung übertragen werden.

Gestaltungsmöglichkeiten bei der Organisation des Zweckverbandes bestehen in verschiedener Hinsicht. So können neben den kommunalen Körperschaften weitere Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts Mitglieder werden. Sogar Personen des Privatrechts können unter bestimmten Voraussetzungen Mitglieder werden.

Interessant für die **Ausgestaltung einer regionalpolitischen Handlungsebene** ist, dass in die Verbandsversammlung neben den Verwaltungsspitzen der Mitgliedskommunen oder ihren Vertreter/inne/n „nach Maßgabe der Verbandssatzung weitere Vertreterinnen und Vertreter“ entsandt werden können (§ 9 Abs. 1 GkZ). Dadurch wäre es möglich, eine breite politische Vertretung in der Verbandsversammlung zu ermöglichen. Zur deutlich höheren Verankerung des Zweckverbandes in den Mitgliedskommunen führt, dass die Mitglieder der Verbandsversammlung von den Stadtvertretungen der kreisfreien Städte und den Kreistagen bestimmt und entsandt werden. Damit würden auch Transparenz und Kommunikation zwischen Mitgliedskommunen und Region gefördert. Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte eine/n Vorsitzende/n sowie eine/n stellvertretende/n Vorsitzende/n. Sinnvoll ist auch, dass in Ausschüssen des Zweckverbandes kooptierte Mitglieder aus Wirtschaft (z. B. Gewerkschaften und IHK) und Wissenschaft mitwirken können.

Für den Zweckverband bieten sich als wesentliche Aufgaben einer nachhaltigen Regionalentwicklung die jetzt bereits praktizierten bzw. vereinbarten Kooperationsfelder an:

- **Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing,**
- **Mobilität,**

- **Klimaschutz** (in einem über einen Masterplanprozess zu definierendem Umfang),
- **Entwicklung der „Gesundheitsregion Kiel“** (in einem über einen Masterplanprozess zu definierendem Umfang).

Voraussetzung für die erfolgreiche Bildung des Zweckverbandes ist, dass die vier Verbandsmitglieder bereit sind, diese bereits jetzt für die KielRegion GmbH vereinbarten Aufgaben auch auf den Verband zu delegieren, damit sie dort gebündelt wahrgenommen werden.

Sofern sich die Verbandsmitglieder einig sind, können sie zu einem späteren Zeitpunkt weitere Aufgaben (sowohl Selbstverwaltungsaufgaben als auch Aufgaben nach Weisung) auf den Verband übertragen. Im Workshop der KielRegion GmbH und der Universität Kiel am 01.10.2021 wurde für die Region Aachen beispielsweise erwähnt, dass dort seinerzeit ein Zweckverband für die gemeinsame Straßenverkehrsbehörde, also eine Aufgabe nach Weisung, geschaffen wurde. Eine grundsätzliche Öffnung der künftigen Verbandsmitglieder für später eventuell zu übertragende Aufgaben könnte bereits im Gründungsvertrag vereinbart werden.

Die Arbeit des Zweckverbandes erfolgt in einer hauptamtlich geleiteten Verbandsverwaltung, deren Größe von den zu übernehmenden Aufgaben und der gewünschten Intensität und Qualität der Aufgabenwahrnehmung abhängt. Der/Die hauptamtliche Verbandsvorsteher/in wird als Beamter/Beamtin auf Zeit von der Verbandsversammlung gewählt.

Die Finanzierung erfolgt über eine Umlage, die zur Abdeckung aller nicht durch sonstige Einnahmen und eventuelle Landeszuweisungen abgedeckte Aufwendungen erhoben wird. Wie schon erwähnt, hat der Verband das Recht zur Erhebung der Verbandsumlage, gleichwohl erfordert deren Höhe eine intensive politische Vorabstimmung.

Die **Organisationsform des Zweckverbandes hat sich breit bewährt** und genießt bei kommunalen Akteur*innen einen hohen Bekanntheitsgrad. Da viele von ihnen auch eigene praktische Erfahrungen mit einem Zweckverband haben, dürfte die Schwelle zur Schaffung eines Zweckverbandes niedriger liegen als bei anderen Organisationsformen. Außerdem könnte die Zusammensetzung der Verbandsversammlung so gestaltet werden, dass alle Teilräume der Region und die wesentlichen politischen Kräfte vertreten wären.

Eine Variante des Organisationsmodells besteht darin, nach der Gründung des Zweckverbandes die bisherige KielRegion GmbH als hundertprozentige Tochter des Zweckverbandes weiterzuführen. Dort könnten perspektivisch bestimmte regionale Aktivitäten wahrgenommen oder größere Projekte durchgeführt werden, für die eine zivilrechtliche Rechtsform günstiger ist. Vorteil einer solchen kombinierten organisatorischen Lösung wäre, dass die Region je nach Aufgabenstellung flexibel öffentlich-rechtlich und privatrechtlich agieren könnte (siehe hierzu die Ausführungen zur Region Rhein-Neckar unter Punkt 3.3.5).

Zu erwähnen ist, dass bereits im Zeitraum 1963-1991 ein **regionaler Zweckverband für Kiel und sein Umland** bestand, zu dem sich die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rensburg-Eckernförde zusammengeschlossen hatten.⁴⁸ Das Land Schleswig-Holstein hatte die Aufgaben der Regionalplanung und -entwicklung (in kleinerem räumlichen Umgriff) auf diesen Verband übertragen. Der Verband sollte ferner „an der Planung und Abstimmung ausreichender und umweltschonender Systeme der Versorgung, der Entsorgung und des Verkehrs im Verbandsgebiet“ mitwirken, außerdem an der

⁴⁸ 1963 Zweckverband Regionaler Landesplanungsverband Kieler Umland, seit 1975 Verband Kieler Umland, vgl. Scheuer 1969 und 1987

„Koordination der schulischen Versorgung“.⁴⁹ Beratend und unterstützend war der Verband gegenüber den Gemeinden tätig „in der Planung von Vorhaben der gewerblichen Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und des Wohnungsbaus“.⁵⁰ Seit 1984 hatte der Verband auch die Aufgabe, auf die Koordination im öffentlichen Personennahverkehr des Verbandsgebiets und auf eine verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrsträger einschließlich der Tarifgestaltung hinzuwirken.⁵¹ Die 1991 erfolgte Auflösung des damaligen Verbandes gibt keinen Anlass, die hier vorgeschlagene Gründung eines neuen Zweckverbandes in Frage zu stellen. Unter anderem war die Verbandsversammlung seinerzeit noch nicht so ausgestaltet, dass sich dort eine politische Handlungsebene herausbilden konnte.⁵² Heute, d. h. 30 Jahre später, sind die Herausforderungen ungleich größer als damals, gleichzeitig ist die Erkenntnis, dass die Landeshauptstadt Kiel und ihre Nachbarn nur gemeinsam eine gute Regionalentwicklung erreichen können, deutlich gestiegen.

4.2.5 Organisationsmodell „Regionalverband Hauptstadtregion Kiel“

Dieses Organisationsmodell unterscheidet sich in dem hier aufgezeigten Spektrum der Organisationsformen vom Zweckverband dadurch, dass er wegen der Übertragung von Landesaufgaben **durch Landesgesetz** gebildet werden müsste, wobei er als Pflichtverband durchaus als Weiterentwicklung aus einem Zweckverband gebildet werden könnte. Bei dieser Alternative wird angenommen, dass das Land Schleswig-Holstein dem Regionalverband (analog zum Regionalverband Großraum Braunschweig in Niedersachsen) – abweichend von der Kompetenzverteilung im übrigen Land – zusätzliche Aufgaben übertragen würde, die aktuell vom Land selbst wahrgenommen werden.

Die Finanzierung erfolgt auch in diesem Fall über eine Umlage, die zur Abdeckung aller nicht durch sonstige Einnahmen und eventuelle Landeszuweisungen abgedeckte Aufwendungen erhoben wird. Auch hier erfordert deren Höhe eine intensive politische Vorabstimmung.

Wenn sich die wesentlichen Akteur*innen der Region Kiel in der Zielsetzung einig wären, müsste es mit ihrem politischen Gewicht gelingen, das Land im Sinne einer **Stärkung seiner Hauptstadtregion** von der Bildung eines Regionalverbandes und eventuell auch der Übertragung von Landesaufgaben zu überzeugen. Das Land müsste dazu ein entsprechendes Landesgesetz verabschieden. Zu entscheiden wäre in diesem Kontext, ob der Regionalverband eine direkt von der Bevölkerung gewählte Regionalversammlung (wie beim Verband Region Stuttgart) oder eine indirekt, d. h. durch die Stadtvertretungen/Kreistage beschickte Verbandsversammlung/Regionalversammlung (wie beim früheren Kommunalverband Großraum Hannover oder den anderen baden-württembergischen Regionalverbänden) bekommen soll.

Mit der Bildung eines Regionalverbandes könnten wesentliche **entwicklungsbestimmende Kompetenzen** auf der regionalen Handlungsebene gebündelt und die Außendarstellung der Hauptstadtregion erheblich verbessert werden. Durch die gebündelten Zuständigkeiten sind im Sinne einer klimafreundlichen Siedlungsstruktur und Mobilitätsplanung verbesserte Abstimmungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglich. In der Regionalversammlung, dem regionalpolitischen Entscheidungsgremium, können alle wesentlichen Beschlüsse für die regionale Entwicklung gefasst werden. Damit würde sich auch ein regionales politisches Bewusstsein entwickeln, weil in einer Regionalversammlung

⁴⁹ Satzung des Zweckverbandes Kieler Umland vom 13. Dezember 1983, § 4 Abs. 2 Punkte a und c

⁵⁰ Satzung des Zweckverbandes Kieler Umland vom 13. Dezember 1983, § 4 Abs. 2 Punkt d

⁵¹ Satzung des Zweckverbandes Kieler Umland vom 13. Dezember 1983, § 4 Abs. 3

⁵² Die Auflösung des Verbandes war nach langjähriger solider Arbeit die Folge eines Zerwürfnisses zwischen Verbandsmitgliedern und wurde u. a. durch den Tod des langjährigen Verbandsdirektors begünstigt.

in der Regel nicht nach teilträumlicher Herkunft, sondern im Kontext der politischen Fraktionen entschieden wird.

Nachteil der Regionalverbandslösung ist der relativ hohe Aufwand seiner Bildung über ein Landesgesetz. Dabei wäre auch zu klären, ob das Land zu überzeugen ist, zu Gunsten einer Stärkung der Hauptstadtregion zu Kompetenzen zu übertragen. Auch mit Blick auf andere deutsche Stadtregionen könnten dies insbesondere Aufgaben der Regionalplanung und des ÖPNV sein.

Zu prüfen wäre, ob in eine Regionalversammlung auch Vertreter*innen gesellschaftlicher Institutionen entsandt werden können, wie dies z. B. in den nordrhein-westfälischen Regionalräten (mit gänzlich anderer Rechtsgrundlage) der Fall ist. Zumindest in den Ausschüssen der Regionalversammlung kann jedoch die Mitwirkung kooptierter Mitglieder aus anderen gesellschaftlichen Bereichen ermöglicht werden. Zudem empfehlen wir (wie oben bereits angesprochen) die Einrichtung eines beratenden Beirates der kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit ca. 10 Mitgliedern.

Auch bei diesem Modell wäre eine Weiterführung der KielRegion GmbH als Tochterunternehmen des Regionalverbandes (wie oben beim Zweckverband beschrieben) denkbar.

5. Szenarien zur Weiterentwicklung der KielRegion GmbH

5.1 Methodische Vorbemerkungen

In den beiden vorangegangenen Kapitel wurden zuerst in allgemeiner Form (Kap. 3) und dann bezogen auf die KielRegion (Kap. 4) die Organisationsmodelle stadtreionaler Kooperation vorgestellt, die für eine organisatorische und institutionelle Weiterentwicklung der KielRegion in Frage kommen.

In diesem Kapitel werden darauf aufbauend auftragsgemäß vier Szenarien zum künftigen Vorgehen bei der Entwicklung dauerhafter Kooperationsstrukturen in der KielRegion entwickelt. Vorteil der in den Sozial- und Raumwissenschaften in vielen Fällen angewandten Szenariotechnik ist, dass „realistische Entwicklungsmöglichkeiten bzw. -korridore in vergleichsweise ferner Zukunft bei relativ großer Unsicherheit in Abhängigkeit von bestimmten Rahmenbedingungen aufgezeigt werden“ können⁵³. Dabei stellt die Szenariotechnik „eine Verbindung von kontrollierter Fantasie und konkreter Utopie“ dar⁵⁴.

In diesem Sinne entwickeln wir – aufbauend auf den vorgestellten organisatorischen Modellen – die folgenden vier klar unterscheidbaren Szenarien:

- Szenario „**Pragmatische Justierung der GmbH-Form**“ (Abschnitt 5.2),
- Szenario „**Neue Basis der Zukunftsgestaltung**“ (Abschnitt 5.3),
- Szenario „**Engagierte Regionalisierung**“ (Abschnitt 5.4) sowie
- Szenario „**Umfassende Regionalisierung**“ (Abschnitt 5.5).

Dass bei der Ausgestaltung der Szenarien (im Sinne des oben angeführten Zitats) die Fantasie klar kontrolliert wurde, zeigt sich u. a. darin, dass keine Lösungen vorgeschlagen werden, die sich nicht in anderen Stadtregionen bewährt haben. Im Sinne der Aufgabenstellung durch die KielRegion GmbH zeigen die vier Szenarien unterschiedliche Zukünfte der regionalen Kooperation und Organisation auf und ermöglichen eine Diskussion, welcher Weg eingeschlagen werden soll. Diese Diskussion ist erforderlich, weil die Szenarien in sehr unterschiedlicher Ausprägung Möglichkeiten zeigen, eine **regionalpolitische Handlungsebene** zu schaffen. Das bedeutet auch einen **unterschiedlichen Grad an Mut und Entschlossenheit** der Entscheider*innen, die **Zukunftsgestaltung der KielRegion** in die Hand zu nehmen.

5.2 Szenario „Pragmatische Justierung der GmbH-Form“

5.2.1 Inhaltliche Prämissen

- Es sollen vor allem die erkannten **Schwachstellen der heutigen Arbeit beseitigt** werden, u. a. soll die Gremienstruktur bereinigt werden.
- Es wird **keine regionalpolitische Handlungsebene** angestrebt.
- Für die Beschäftigten sollen **sichere Arbeitsbedingungen** geschaffen werden.
- Es sollen die vier im Aufsichtsrat bestätigten Themenfelder (Wirtschaft und Arbeit, Mobilität, Klimaschutz sowie Gesundheitsregion) bearbeitet werden.

⁵³ Scholles 2001, 206

⁵⁴ Scholles 2001, 207

5.2.2 Organisatorische Basis

Dem Szenario liegt das oben unter Punkt 4.2.2 vorgestellte Organisationsmodell „Fortbestand der GmbH“ zu Grunde.

5.2.3 Wesentliche Bausteine der Modernisierung

- Optimierung der Entscheidungsstrukturen, Überprüfung der Aufgaben, die heute von Aufsichtsrat, Lenkungsausschuss und Arbeitsgruppen wahrgenommen werden, im Rahmen einer Organisationsuntersuchung.
- Die Rollen von Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat werden geschärft.
- Es wird eine Regionalkonferenz nach dem Vorbild der Region Mainfranken eingerichtet, die der Vernetzung der Politikebenen (von der Gemeindeebene bis zum EU-Parlament) dient, jedoch keine eigene Entscheidungskompetenz hat.
- Sicherung der mittelfristigen Finanzausstattung der KielRegion GmbH in ausreichender Höhe, damit die Gesellschaft nicht auf ständige Akquise von extern finanzierten Projekten angewiesen ist. Diese Finanzausstattung wird auf fünf Jahre festgeschrieben und mit einer Zielvereinbarung gekoppelt.
- Entfristung der Arbeitsverträge derjenigen Beschäftigten, die dauerhaft gehalten werden sollen.
- Die Stadt Neumünster wird als neuer Gesellschafter aufgenommen. Auf die Einbeziehung zusätzlicher Gesellschafter, z. B. aus der Wirtschaft, wird verzichtet; bezüglich des Kreises Rendsburg-Eckernförde wird geprüft, welche Vorteile eine unmittelbare Gesellschafterfunktion des Kreises anstelle der Wirtschaftsförderungsgesellschaft bringt.

5.2.4 Zu erwartende Effekte

- **Bessere Strukturierung der Tätigkeit** in den übertragenen Handlungsschwerpunkten.
- Beschäftigte erhalten größere persönliche Sicherheit durch unbefristete Verträge, haben jedoch nicht die Vorteile des TVöD.
- Die KielRegion GmbH erhält **verbesserte Rahmenbedingungen für ihre Arbeit**. Sie wird weiterhin vor allem im Bereich freiwilliger Aufgaben der Verbandsmitglieder für diese tätig und fördert die regionale Vernetzung.
- Die Weiterentwicklung der Gesellschaft zu einer politisch legitimierten Handlungsebene sowie die Übernahme hoheitlicher Aufgaben sind in dieser Rechtsform nicht möglich.

5.2.5 Bewertung

Dieses Szenario bildet den **geringstmöglichen Eingriff in die jetzige Struktur** ab. Bei dessen Umsetzung erscheinen Verbesserungen in den internen Abläufen der KielRegion GmbH erreichbar. Dafür müssten aber die Rollen der Gremien klar definiert werden und die zahlreichen Arbeitsgruppen in eine

überzeugende Gesamtstruktur integriert werden, so dass erkennbar ist, welche Gremien eine beratende, entscheidungsvorbereitende oder entscheidende Funktion haben. Hierzu ist eine unabhängige Organisationsberatung zu empfehlen.

Mit der Fortführung und punktuellen Optimierung dieses Organisationsmodells wird allerdings keine eigenständig operierende und nach außen wirkende regionalpolitische Handlungsebene geschaffen. In der GmbH wirken zwar politische Mandatsträger im Aufsichtsrat mit, der Aufsichtsrat hat aber vorrangig die Aufgabe, die Geschäftsführung zu überwachen und ist **kein regionalpolitisches Entscheidungsgremium**. Zudem besteht keine geregelte Verbindung zwischen dem Aufsichtsrat und anderen eingesetzten Arbeits- und Lenkungsgruppen der GmbH. Auch die Gesellschafterversammlung steht eigenständig neben diesen Gremien. Die aus den Kommunen bekannte und dort bewährte Abfolge der strukturierten Beratung und Beschlussempfehlung in Ausschüssen und der anschließenden Entscheidung im Beschlussgremium (Gemeindevertretung, Kreistag) ist hier nicht umsetzbar.

In diesem Szenario arbeiten die Gremien der Gebietskörperschaften weiterhin **jeweils einzeln und für sich an regionalen Themen**. Diese Mitwirkung von Ausschüssen der Kreistage und der Ratsversammlung an der Positionierung der GmbH-Gesellschafter ist in diesem Organisationsmodell zwar wichtig, kann aber nicht als eigenständige regionalpolitische Gestaltung gesehen werden. Als weiteres Defizit ist zu sehen, dass die GmbH keine gemeinsamen regionale Verwaltungsaufgaben hoheitlicher Art für die Gebietskörperschaften übernehmen kann.

Wenn Einigkeit in der Region besteht, dass eine **regionalpolitische Ebene** etabliert werden soll, die von sich aus gestalten und nach außen auftreten kann, ist dies mit den Gremien der GmbH und damit **mit diesem Szenario nicht erreichbar**.

5.3 Szenario „Neue Basis der Zukunftsgestaltung“

5.3.1 Inhaltliche Prämissen

- Die Gesellschafter möchten eine **Basis für eine zukunftsfähige stadtreionale Handlungsebene** schaffen. In diesem Sinne soll eine eigene regionalpolitische Entscheidungsebene geschaffen werden.
- An die Stelle der heutigen unübersichtlichen Gremien- und Entscheidungsstrukturen sollen **klar strukturierte Beratungs- und Entscheidungsprozesse** treten, wie sie auch in Gemeindevertretungen und Kreistagen üblich sind.
- Es sollen die vier im Aufsichtsrat bestätigten Themenfelder (Wirtschaft und Arbeit, Mobilität, Klimaschutz und Gesundheitsregion) im jetzt bestehenden bzw. vereinbarten Umfang bearbeitet werden.
- Für die Beschäftigten sollen **sichere Arbeitsbedingungen** geschaffen werden, wozu sie in den öffentlichen Dienst übernommen und nach TVÖD bezahlt werden.
- Die Organisation soll perspektivisch auch in der Lage sein, **weitere öffentliche Aufgaben** zu übernehmen.

5.3.2 Organisatorische Basis

Dem Szenario liegt als organisatorische Basis das unter Punkt 4.2.4 vorgestellte Organisationsmodell „Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes“ zugrunde.

5.3.3 Wesentliche Bausteine der Modernisierung

- Auf Basis des GkZ wird ein Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes gebildet. Verbandsmitglieder sind die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Neumünster sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde.
- Die Mitglieder der Verbandsversammlung werden von den Ratsversammlungen/Kreistagen der Gebietskörperschaften entsandt und bilden eine **stadtrregionale Politikebene**, die sich verstärkt der Entwicklung der Gesamtregion verpflichtet fühlt. Die Verbandsversammlung erhält eine Mitgliederzahl von ca. 30-40, so dass entsprechend der Mandatsverteilung in den Kreistagen und Stadtvertretungen der Mitgliedskommunen auf stadtrregionaler Ebene eine **ausreichende Breite der politischen Repräsentanz** erzielt wird.
- Die Verbandsversammlung kann **Ausschüsse** bilden, in denen z. B. auch Fachleute aus Wirtschaft und Wissenschaft mitwirken können.
- Es wird eine hauptamtlich geleitete **Verbandsgeschäftsstelle** eingerichtet.
- Die gewünschte **Finanzausstattung** wird zwischen den Mitgliedskommunen vereinbart. Das konkrete jährliche Haushaltsvolumen und die daraus resultierende Höhe der Umlage werden im Beschluss über den Haushaltsplan des Zweckverbandes durch die Verbandsversammlung entschieden.
- Die **Beschäftigten** werden in ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis überführt und die Arbeitsplätze werden neu bewertet, damit eine Bezahlung nach TVöD erfolgen kann.
- Es bestehen perspektivisch die organisatorischen Voraussetzungen für eine Erweiterung der Tätigkeitsfelder, z. B. durch Übernahme hoheitlicher Aufgaben.

5.3.4 Zu erwartende Effekte

- Es bildet sich eine **stadtrregionale Handlungsebene** heraus, die eigenständige regionale Positionen zu stadtrregionalen Themen entwickeln kann.
- Durch eine bessere Ausstattung der Verbandsverwaltung u. a. in der Gremienbetreuung erfolgt eine Professionalisierung der Verwaltungstätigkeit.
- Die Beschäftigten erhalten mehr persönliche Sicherheit und eine Bezahlung nach TVöD, weswegen der bislang beklagte „Brain Drain“ durch Abwanderung von qualifizierten Beschäftigten gestoppt wird.

5.3.5 Bewertung

Mit diesem Szenario besteht die Chance, dass sich eine eigenständig **stadtrregionale Handlungsebene mit regionalpolitischer Verantwortung** entwickelt. Die Bildung eines Zweckverbandes zur regionalen Kooperation bedeutet zwar nicht zwingend, dass sich dessen Verbandsversammlung zu einer

überzeugten Stimme der KielRegion entwickelt. Jedoch erwachsen durch die Möglichkeit, die Versammlung über das (häufig bei Zweckverbänden praktizierte) gesetzliche Minimum der Besetzung hinaus mit gewählten Politiker*innen aus der ganzen Region zu besetzen, klare Chancen, die in der Rechtsform der GmbH nicht bestehen.

Die Regelungen des GkZ eröffnen die Möglichkeit, dass sich die Verbandsversammlung zu einem echten regionalpolitischen Gremium entwickeln kann. Denn „die Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung handeln in ihrer Tätigkeit nach ihrer freien, durch das öffentliche Wohl bestimmten Überzeugung“.⁵⁵ Anweisungen der entsendenden Gebietskörperschaften als Verbandsmitglieder sind nur bei Personalien, Satzungsänderungen und in finanziellen Angelegenheiten (insb. Jahresabschluss, Festsetzung von Umlagen und Stammkapital) möglich.⁵⁶ Für die wesentlichen Strukturen und Abläufe der Verbandsarbeit gelten die Regelungen des Kommunalrechts. Das Gesetz über kommunale Zusammenarbeit ermöglicht Zweckverbänden ausdrücklich auch die Einrichtung von Ausschüssen (Hauptausschuss und Fachausschüsse). Damit kann das aus den Kommunen bekannte und dort **bewährte Prinzip der strukturierten Beratung in den Ausschüssen und der Beschlussempfehlung an das Beschlussgremium**, d. h. hier an die Verbandsversammlung, übernommen werden.

Wenn Einigkeit in der Region besteht, dass eine regionalpolitische Ebene etabliert werden soll, die von sich aus gestalten und nach außen auftreten kann, stellt der Zweckverband eine solide Lösung dar, dessen **politische Möglichkeiten deutlich über die heute praktizierte Kooperation in einer GmbH** hinausgehen. Dabei entscheiden die Verbandsmitglieder, welche Aufgaben sie dem Verband übertragen. Das hier gezeichnete Szenario geht davon aus, dass dem Zweckverband die vier Aufgabenbereiche übertragen werden, die als Ergebnis der ersten Projektphase festgestellt wurden. Das Aufgabenportfolio kann jedoch nachträglich verändert werden.

5.4 Szenario „Engagierte Regionalisierung“

5.4.1 Inhaltliche Prämissen

- Die Gesellschafter wollen den eingangs skizzierten Herausforderungen des Regionenwettbewerbs und des Klimawandels Rechnung tragen und die KielRegion besser für deren Bewältigung aufstellen. Die stadregionale Handlungsebene soll politisch und administrativ gestärkt werden.
- Es sollen auf stadregionaler Ebene die vier im Aufsichtsrat bestätigten Themenfelder (Wirtschaft und Arbeit, Mobilität, Klimaschutz sowie Gesundheitsregion) bearbeitet werden. Die Verbandsmitglieder sind aber auch bereit, dieser Ebene weitere Aufgaben (insbesondere die Wirtschaftsförderung) zu übertragen, damit dort die wesentlichen Instrumente für die Entwicklung einer wirtschaftsstarken, klimafreundlichen Region gebündelt werden; bei Bedarf soll die stadregionale Ebene auch hoheitliche Aufgaben übernehmen können.
- Die erkannten Schwachstellen der GmbH (insbesondere die derzeit unübersichtliche Gremienstruktur) sollen bereinigt werden. Stattdessen sollen klar strukturierte Beratungs- und Entscheidungsprozesse eingeführt werden, wie sie auch in Gemeindevertretungen und Kreistagen üblich sind.

⁵⁵ § 9 Abs. 6 GkZ

⁵⁶ § 9 Abs. 6 GkZ

Für die Beschäftigten sollen sichere Arbeitsbedingungen geschaffen werden, wozu sie in den öffentlichen Dienst übernommen werden und nach TVöD bezahlt werden.

5.4.2 Organisatorische Basis

- Dem Szenario liegt als organisatorische Basis ebenfalls das unter Punkt 4.2.4 vorgestellte Organisationsmodell „Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes“ zu Grunde.
- Die KielRegion GmbH bleibt bestehen; alleiniger Gesellschafter ist der Zweckverband.

5.4.3 Wesentliche Bausteine der Modernisierung

- Auf Basis des GkZ wird ein Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes gebildet. Verbandsmitglieder sind die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Neumünster sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde.
- Die Mitglieder der Verbandsversammlung werden von den Gebietskörperschaften entsandt, bilden aber gleichzeitig eine stadtreionale Politikebene, die sich verstärkt der Entwicklung der Gesamtregion verpflichtet fühlt. Die Verbandsversammlung erhält eine Mitgliederzahl von ca. 30-40, so dass entsprechend der Mandatsverteilung in den Kreistagen und Stadtvertretungen der Mitgliedskommunen auf stadtreionaler Ebene eine ausreichende Breite der politischen Repräsentanz erzielt wird.
- Im Rahmen des im Aufsichtsrat bestätigten Themenfeldes „Wirtschaft“ wird dem Zweckverband auch die **Wirtschaftsförderung** übertragen. Diese wird in der KielRegion GmbH als 100%ige Tochter des Zweckverbandes operativ wahrgenommen, die mit mindestens fünf Geschäftsstellen in allen Teilen der Region vertreten ist. Die Beschäftigten der drei bestehenden Wirtschaftsförderungsgesellschaften werden in diese GmbH überführt. Die GmbH kann entsprechend dem Vorbild des Verbandes Region Stuttgart ein Büro in Brüssel einrichten.
- Die Verbandsversammlung kann **Ausschüsse** bilden, in denen z. B. Fachleute aus Wirtschaft und Wissenschaft mitwirken können.
- Es wird eine hauptamtlich geleitete Verbandsgeschäftsstelle eingerichtet, in der z. B. eine professionelle Gremienbetreuung gewährleistet wird.
- Die gewünschte Finanzausstattung wird zwischen den Mitgliedskommunen geklärt. Das konkrete jährliche Haushaltsvolumen und die daraus resultierende Höhe der Umlage werden im Beschluss über den Haushaltsplan des Zweckverbandes durch die Verbandsversammlung entschieden.
- Die **Beschäftigten** werden in ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis überführt und die Arbeitsplätze werden neu bewertet, damit eine Bezahlung nach TVöD erfolgen kann.
- Der Verband soll die integrative **Mobilitätswende** voranbringen und die Angebotsqualität im ÖPNV zwischen Zentren und Peripherien der Region stärker angleichen. Die Verbandsmitglieder übertragen dem Zweckverband deswegen die **Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV** auf der

Straße.⁵⁷ Zudem erhält der Verband die Zuständigkeit und die Mittel zur Entwicklung eines regionalen Radschnellwege-System.

- Der Verband erhält die Zuständigkeit und die Mittel zur Entwicklung der regional bedeutsamen Erholungsgebiete. Damit ergeben sich auch Synergien für deren touristische Nutzung.

5.4.4 Zu erwartende Effekte

- Es wird eine **stadtreionale Handlungsebene** mit eigenständigen regionalpolitischen Möglichkeiten geschaffen. Es erfolgt eine Stabilisierung der stadtreionalen Verwaltungstätigkeit in den übertragenen Handlungsschwerpunkten.
- Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben in vollem Umfang im wesentlichen Teil ihrer Aufgaben handlungsfähig.
- Die **Beschäftigten** des Zweckverbandes erhalten mehr persönliche Sicherheit und eine Bezahlung nach TVöD.
- Eine gemeinsame **regionale Wirtschaftsförderung** stärkt den regionalen Außenauftritt. Es bestehen die Voraussetzungen für eine weitere Erweiterungen der Tätigkeitsfelder, z. B. durch Übernahme hoheitlicher Aufgaben.
- Die **Mobilitätsangebote** in den Zentren und Peripherien der Region werden angeglichen.
- Die KielRegion **schärft ihr Profil** im nationalen und internationalen Standortwettbewerb deutlich, verbessert die Lebensqualität ihrer Bewohner*innen weiter und wird dadurch noch attraktiver für Fachkräfte von außen.

5.4.5 Bewertung

Für dieses Szenario gilt zuerst einmal die grundsätzliche Bewertung, die bereits für das Szenario „Neue Basis der Zukunftsgestaltung“ im Vergleich mit der GmbH abgegeben wurde. Deutlich stärker als dort wird mit diesem Szenario aber die **regionale Handlungsebene gestärkt**, da ihr auch zusätzliche entwicklungsbestimmende regionale Aufgaben übertragen werden. Vor allem geht das Szenario von der Regionalisierung der Wirtschaftsförderung aus, aber es werden auch weitere Bereiche der regionalen Daseinsvorsorge auf den Verband übertragen, so die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr, Planung und Ausbau eines regionalen Radschnellwege-Systems sowie die Entwicklung regional bedeutsamer Erholungsgebiete. Damit bestehen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten in Themenfeldern, die klar einer regionalen Perspektive bedürfen; insbesondere kann die nachhaltige VMobilitätswende zumindest in wesentlichen Bereichen entschlossen vorangetrieben werden.

Wichtig ist der Ansatz, dass die KielRegion GmbH als 100%ige Tochter des Zweckverbandes bestehen bleibt, damit dort die Wirtschaftsförderung zusammengeführt werden kann. Diese neue regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft behält damit ihre auch bisher in den Gebietskörperschaften gewährte relative Unabhängigkeit. Hier ist mit der Zusammenführung des Personals und der Kompetenz der heutigen Wirtschaftsförderungsgesellschaften eine deutlich bessere Effizienz zu erwarten. Die

⁵⁷ Angesichts der Vorgaben der EU für die Möglichkeit von „Inhouse-Vergaben“ wird in diesem Zusammenhang auch die Übertragung der kommunalen Verkehrsunternehmen auf den Zweckverband geprüft.

Tätigkeit der neuen Wirtschaftsförderungsgesellschaft richtet sich aber an den strategischen Vorgaben des Zweckverbandes aus, deren operatives Instrument sie ist.

Obwohl in diesem Szenario die Verbandsmitglieder nur einzelne Aufgaben an die stadtrregionale Ebene abgeben, sehen wir hier eine deutliche Stärkung der regionalen Handlungsebene mit erheblichen politischen Gestaltungsmöglichkeiten.

5.5 Szenario „Umfassende Regionalisierung“

5.5.1 Inhaltliche Prämissen

- Die Gesellschafter sind überzeugt, dass sich die KielRegion erheblich besser positionieren muss, um in Konkurrenz zu anderen Regionen, nicht zuletzt zur stark aufgestellten Metropolregion Hamburg, ihr Gewicht zu stärken.
- Das Land Schleswig-Holstein erkennt die Bedeutung ihrer Hauptstadtregion für die gesamte Landesentwicklung und ist bereit, diese zu stärken und ihr auch Aufgaben des Landes zu übertragen.

5.5.2 Organisatorische Basis

- Dem Szenario liegt als organisatorische Basis eine zeitliche Abfolge des unter Punkt 4.2.4 vorgestellten Organisationsmodells „Entwicklungsverband KielRegion in der Rechtsform des Zweckverbandes“ und des unter Punkt 4.2.5 vorgestellten Organisationsmodells „Regionalverband Hauptstadtregion Kiel“ zu Grunde.
- Die KielRegion GmbH bleibt bestehen; alleiniger Gesellschafter ist der Zweckverband.

5.5.3 Wesentliche Bausteine der Modernisierung

- In einer **ersten Stufe** wird kurzfristig ein Zweckverband gebildet ((siehe Punkt 4.2.4 und insoweit auch Szenario 5.3)
- In einer **zweiten Stufe** erfolgt die Weiterentwicklung des Zweckverbandes entsprechend Szenario 5.4.
- Während der zweiten Stufe treten der Zweckverband und seine Verbandsglieder in Verhandlungen mit dem Land Schleswig-Holstein ein. Ziel ist, das Land davon zu überzeugen, dass es entscheidende Aufgaben der Regionalentwicklung, insbesondere die Regionalplanung und die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV, durch Landesgesetz auf einen durch Gesetz zu bildenden Regionalverband überträgt.
- In der **dritten Stufe** wird der „**Regionalverband Hauptstadtregion Kiel**“ durch Landesgesetz mit den Pflichtaufgaben Regionalplanung und Trägerschaft des gesamten ÖPNV (entsprechend den Regelungen für die Region Hannover und den Regionalverband Großraum Braunschweig) errichtet. Das Regionalverbandsgesetz enthält eine Öffnungsklausel für weitere Aufgaben. Auf dieser Grundlage übertragen die Verbandsmitglieder dem Regionalverband weitere Aufgaben. Neben den bereits bestätigten Handlungsfeldern ist dies die Wirtschaftsförderung.

- Der Verband erhält die Zuständigkeit und die Mittel zur Entwicklung der regional bedeutsamen Erholungsgebiete. Damit ergeben sich auch Synergien für deren touristische Nutzung.
- Zudem erhält der Verband die Zuständigkeit und die Mittel zur Entwicklung eines regionalen Radschnellwege-System.
- Das Aufgabenportfolio des Regionalverbandes umfasst somit folgende Aufgabenfelder:
 - **Mobilität, Verkehrsentwicklungsplanung, Trägerschaft des gesamten ÖPNV sowie Radschnellwege**; dadurch kann der Verband eine umfassende und klimafreundliche Mobilitätsstrategie entwickeln und die **integrative Mobilitätswende** umsetzen.
 - **Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing**, wobei die operativen Tätigkeiten – nach den strategischen Vorgaben der Verbandsversammlung – durch die ausgegliederte GmbH wahrgenommen werden; dadurch wird das gesamte Spektrum an Wirtschaftsförderungsaktivitäten und an Maßnahmen des Regionalmarketing aus einer Hand wahrgenommen.
 - **Regionalplanung und Regionalentwicklung**; umfasst sowohl die förmliche Regionalplanung als auch die informellen Aufgabenfelder der Regionalentwicklung und des Regionalmanagements.
 - **Förderung der Gesundheitsregion** einschließlich **Naherholung** (Erholungsgebiete), wodurch die Region alle bisherigen Aktivitäten vernetzen und gezielt zur weiteren Steigerung der Lebensqualität beitragen kann.
 - **Klimaschutz**, d. h. es können die regionalen Klimaschutzaktivitäten gebündelt werden; der Regionalverband nimmt die Aufgaben einer regionalen Klimaschutzagentur entweder selbst wahr oder über eine ausgegliederte gGmbH.
- Bezüglich der Verkehrsentwicklungsplanung⁵⁸ und der Aufgabenträgerschaft⁵⁹ des ÖPNV als regionale Aufgabe kann auf positive Erfahrungen aus anderen Stadtregionen zurückgegriffen werden. Zu erinnern ist auch daran, dass der Einstieg in die Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Kieler Raum in den 1980er Jahren wesentlich durch das Engagement des damaligen Verbandes Kieler Umland möglich wurde.⁶⁰ Das zeigt, dass **regionale Ansätze Erfolg bringen** können. Aktuell wären bei diesem Szenario auch die Strukturen des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) und der NAH.SH GmbH in die vertieften Überlegungen und die konkrete Ausgestaltung einzubeziehen.
- Seit langem wird in der KielRegion über eine **StadtRegionalBahn** diskutiert. Dieses Szenario geht davon aus, dass den zukünftigen Anforderungen entsprechend in der gesamten Region ein **leistungsfähiges schienengebundenes Nahverkehrssystem** als wesentliche Voraussetzung für eine gesteigerte Attraktivität der Region für Fachkräfte und für die Lebensqualität der dort lebenden Menschen erkannt wird. Die Etablierung dieses Systems ist ein regionales Projekt und bedarf zu seiner Umsetzung regionaler Strukturen. Hierfür bietet sich der Regionalverband, möglicherweise auch eine Projektgesellschaft des Regionalverbandes, an.

⁵⁸ Beispielsweise hat das Land Baden-Württemberg dem Verband Region Stuttgart neben der Trägerschaft der S-Bahn auch die Regionalverkehrsplanung übertragen.

⁵⁹ Das Land Niedersachsen hat die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV durch Gesetze auf die regionalen Körperschaften in den Regionen Hannover und Braunschweig übertragen.

⁶⁰ vgl. Scheuer 1987

5.5.4 Zu erwartende Effekte

- Es entsteht eine sehr leistungsstarke stadtregionale Politik- und Handlungsebene.
- Der Regionalverband kann Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nach internationalem Standard („Transit Oriented Development“) betreiben. Zur Erreichung einer **integrierten Mobilitätswende** erarbeitet er ein umfassendes und alle Verkehrsträger umfassendes Mobilitätskonzept. Das Rückgrat bildet dabei ein schienenorientiertes Siedlungs- und Verkehrskonzept, das das Projekt der StadtRegionalBahn einbezieht. Um in allen Teilräumen der KielRegion ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept anbieten zu können, werden auch der Busverkehr und die flexiblen Mobilitätsangebote entsprechend ausgebaut.
- Alle wesentlichen entwicklungsbestimmenden Aufgaben (Regionalplanung, Mobilität einschließlich ÖPNV, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz, Gesundheit, Naherholung) sind auf stadtregionaler Ebene gebündelt.
- Die schleswig-holsteinische Hauptstadtregion ist gut aufgestellt, um im Wettbewerb um Fachkräfte und insgesamt im nationalen und internationalen Wettbewerb der Standorte zu bestehen.

5.5.5 Bewertung

Dieses Szenario stellt ein langfristiges Optimum stadtregionaler Kooperation in der KielRegion dar, das sich durch eine eigenständige stadtregionale Politikebene, eine leistungsfähige Verbandsverwaltung, einen umfassenden Aufgabenbestand und eine angemessene Finanzierung auszeichnet. Noch einmal deutlich stärker als in den Szenarien „Neue Basis der Zukunftsgestaltung“ und „Engagierte Regionalisierung“ wird mit diesem Szenario die eigenständige regionale Handlungsebene gestärkt, was jedoch nur mit Unterstützung des Landes möglich ist und intensive Auseinandersetzungen mit den derzeitigen Strukturen des Nahverkehrs erfordert.

Mit dem Regionalverband Hauptstadtregion Kiel wäre die regionale Handlungsebene langfristig sichtbar und leistungsfähig. Es ist jedoch angesichts der bisherigen Reaktionen eher wahrscheinlich, dass dieses aus unserer Sicht sehr interessante Szenario erst nach mehreren Zwischenschritten erfolgen kann. Allerdings kann kein Zweifel daran bestehen, dass langfristig die KielRegion nur mit einer solchen leistungsfähigen Regionalebene ihre (bereits vorhandenen) Potenziale ausspielen kann und in vollem Umfang handlungs- und leistungsfähig ist.

6. Abschließende Empfehlungen mit Zeitplan

6.1 Grundsätzliche Einschätzung zur Zukunft der regionalen Kooperation in der KielRegion

In den Interviews, Workshops und Gremiensitzungen war immer wieder eine grundsätzliche Offenheit gegenüber regionaler Kooperation sowohl in der Politik als auch in den Verwaltungen erkennbar. Auch unsere Argumentation, dass die KielRegion stärker sichtbar sein muss, um sich im Wettbewerb der Regionen behaupten und klimafreundlich entwickeln zu können, stieß auf offene Ohren. Es war aber nur bei einem Teil der Akteur*innen Verständnis dafür vorhanden, dass dies auch bedeutet, sich organisatorisch neu aufzustellen. Die KielRegion kann nur stark und überzeugend nach außen wirken, wenn die **regionale Handlungsebene auch organisatorisch/institutionell nachhaltig gestärkt** wird. Die Rechtsform der GmbH, die ja nicht primär für das Management stadtregionaler Kooperation

geschaffen ist, eignet sich nicht als politische Plattform für eine starke regionale Politik. Vielmehr braucht regionale Politik ein regionales politisches Mandat, damit sich hier auch eine Verantwortung für die regionale Ebene oberhalb der Kreisebene entwickelt.

Aus unserer Sicht ist in der KielRegion noch sehr viel **Überzeugungsarbeit auf allen Ebenen** und in allen Bereichen erforderlich, um erstens das räumliche Bild einer starken schleswig-holsteinischen Hauptstadtregion fest im Bewusstsein der Akteur*innen zu verankern und zweites die Bereitschaft zu generieren, für regionale Herausforderungen auch regionale Lösungen zu finden, die zu einer regionalen politischen und organisatorischen Plattform führen. Es ist ein Unterschied, ob Mitglieder von Kreistagen und Ratsversammlungen in ihren Ausschüssen (wie derzeit) jeweils separat über regionale Themen diskutieren oder ob sie (so das Ziel) in einem gemeinsamen legitimierten Gremium regionale Lösungen finden müssen.

Vor dem Hintergrund des erst noch zu schärfenden Problembewusstseins sehen wir realistischerweise in der KielRegion aktuell keine Chance für anspruchsvollere Organisationsmodelle. Umso wichtiger ist es, mit der Schaffung einer Verbandsversammlung ein regionales politisches Gremium zu schaffen, das eine eigene regionale Dynamik entwickeln kann. Deswegen gilt es vordringlich, im Sinne des Szenarios „**Neue Basis der Zukunftsgestaltung**“ in die **Gründung eines Zweckverbandes einzusteigen**. Auch dort wird es eine Weile dauern, bis sich ein regionales Verantwortungsbewusstsein und ein regionales Selbstverständnis entwickeln, aber **14 Jahre nach der Gründung der KielRegion GmbH ist die Zeit reif für einen Schritt nach vorn**.

6.2 Empfehlungen

Mit den vorgelegten Szenarien sind wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die künftige Ausgestaltung der stadtreionalen Handlungsebene in der KielRegion auf dem Tisch. Um

- eine regional verantwortliche Politik als Basis einer gestärkten und legitimierten Handlungsebene für die KielRegion zu schaffen,
- die KielRegion besser im nationalen und internationalen Standortwettbewerb zu positionieren,
- den Herausforderungen des Klimawandels Rechnung zu tragen und
- regionale Daseinsvorsorge und Lebensqualität für die Menschen in der Region zu verbessern,

empfehlen wir eine deutliche Stärkung der stadtreionalen Handlungsebene mit eigenständigen regionalpolitischer Gestaltungsmöglichkeit. Als Einstieg empfehlen wir die vergleichsweise niedrigschwellig zu realisierende Organisationsform des Zweckverbandes (entsprechend dem Szenario „Neue Basis der Zukunftsgestaltung“). Dessen Mitglieder sollten die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Neumünster, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde sein. Sollte in Neumünster keine Bereitschaft zur Mitwirkung bestehen, kann der Verband auch ohne diese Stadt gebildet werden.

Der Zweckverband hat wesentliche Vorteile gegenüber der heute gewählten Rechtsform der GmbH, weil

- er eine **regionalpolitische Beratungs- und Entscheidungsebene** schafft,
- eine **strukturierte Beratung und Beschlussfassung** nach den bewährten Regeln des Kommunalrechts ermöglicht sowie

- offen ist **für spätere Erweiterungen des Aufgabenbestandes** auch im hoheitlichen Bereich.

Der Zweckverband sollte als wesentliche Aufgaben einer nachhaltigen Regionalentwicklung in der ganzen Region entsprechend den Diskussionsergebnissen der ersten Projektphase zuständig werden für:

- Wirtschaft, Arbeit und Regionalmarketing,
- Mobilität,
- Klimaschutz und
- die Entwicklung der „Gesundheitsregion Kiel“.

Diese Aufgaben sollten vor Verbandsgründung zwischen den künftigen Verbandsmitgliedern präzisiert und dann in der Verbandssatzung festgeschrieben werden, um klare Strukturen zu schaffen und spätere Kompetenzstreitigkeiten zu vermeiden.

Wegen des noch **erheblichen Bedarfs an Überzeugungsarbeit** für eine starke regionale Handlungsebene und der erkennbaren Beharrungskräfte können wir derzeit nur empfehlen, für den **Einstieg in dieses Organisationsmodell** von dem jetzt wahrgenommenen bzw. vereinbarten Aufgabenprofil auszugehen. Das heißt beispielsweise auch, dass die Wirtschaftsförderung bei den Gebietskörperschaften verbleibt und keine Veränderungen bei anderen Zuständigkeiten anstehen. Um aber regionale Aufgaben auf dieser regionalen Ebene arrondieren zu können, sollte in der Verbandssatzung bereits eine Öffnungsklausel für später zusätzlich vom Verband zu erfüllende regionale Aufgaben vereinbart werden.

Organe des Verbandes wären ein/e hauptamtliche/r Vorstandsvorsteher/in sowie die Verbandsversammlung. Die Verbandsversammlung sollte einen Umfang von 30-40 Sitzen haben, damit sich alle beteiligten Gebietskörperschaften bestmöglich einbringen können. Die Aufgaben des Verbandes würden in einer hauptamtlichen Verbandsgeschäftsstelle erledigt. Der Verband würde sich im Wesentlichen durch eine Umlage finanzieren, deren Höhe – mit oder ohne Anweisungsbeschlüsse der Mitglieder – in der Verbandsversammlung festgelegt wird. Der Verband soll aber er auch künftig seine erfolgreiche Tätigkeit bei der Einwerbung von Fördermitteln fortsetzen, sich dabei aber stärker auf sein Profil mit den vier Handlungsfeldern konzentrieren. Das Volumen des Verbandsbudgets sollte, ausgehend von dem heutigen Budget, folgende Aspekte berücksichtigen:

- Schaffung einer ausreichenden administrativen Basis für die Gremienbetreuung und zur Unterstützung der Geschäftsführung,
- Überführung der Beschäftigten in den TvÖD und in diesem Zusammenhang Bewertung der Stellen,
- zusätzlicher Personalbedarf in den Handlungsfeldern „Klimaschutz“ und „Gesundheitsregion“.

Es ist vereinbart, dass für die beiden neuen Handlungsfelder Masterpläne erarbeitet werden, in denen dann auch die genaueren Inhalte und die Intensität der Aufgabenwahrnehmung festgelegt werden. Auf dieser Grundlage kann eine genauere Kalkulation des Personalbedarfs und des benötigten „Startbudgets“ des Zweckverbandes erfolgen.

Mittelfristig empfehlen wir eine **Weiterentwicklung des Zweckverbandes**, wobei die Verbandsglieder über den weiteren Weg und das Tempo entscheiden müssen. Die spätere Weiterentwicklung des Zweckverbandes z. B. zu einem Regionalverband mit einem überzeugenden regionalen Aufgabenportfolio wäre rechtlich und organisatorisch grundsätzlich möglich. Hierfür ist in der am weitesten entwickelten Form (Organisationsmodell „Regionalverband Hauptstadtregion Kiel“) eine maßgeschneiderte

rechtliche Grundlage des Landes für die KielRegion erforderlich, wobei jedoch auf entsprechende Gesetze anderer Bundesländer zurückgegriffen werden kann.

6.3 Zeitplan für die Bildung eines Zweckverbandes

Vorrangig geht es darum, in den kommenden Monaten durch alle in den Gebietskörperschaften und in der KielRegion GmbH Verantwortlichen und **auf allen Ebenen eine intensive Bewusstseinsbildung für die erforderlichen Strukturveränderungen zu betreiben**. Dabei ist auch eine frühzeitige und umfassende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, die bisher nicht möglich war. Wichtig ist es, dass sich die Verantwortlichen das Ziel setzen, bis zur Jahresmitte 2022 zu einer **Grundsatzentscheidung** zu kommen, dass das Szenario „Neue Basis der Zukunftsgestaltung“ verfolgt und ein Zweckverband gegründet werden soll.

Für den Fall, dass dieses Vorhaben entschlossen in Angriff genommen wird, könnte sich die Zeitschiene so darstellen, dass der Zweckverband („Entwicklungsverband KielRegion“) Ende 2023, also in genau zwei Jahren, arbeitsfähig wäre. Hierzu seien die folgenden Meilensteine genannt:

2022

- Bis Mitte 2022: Intensive **Informationsarbeit und Diskussionen** in allen relevanten Gremien; Herbeiführung einer **Grundsatzentscheidung** der Gebietskörperschaften über die Bildung eines Zweckverbands zum 01.07.2023 und Erteilung des Auftrags zu dessen Vorbereitung an die KielRegion GmbH
- Nach der Grundsatzentscheidung kann der Auftrag zur Erarbeitung eines Vertrages und einer Verbandssatzung vergeben werden.
- Bis Ende 2022: **Endgültiger Beschluss** der künftigen Verbandsmitglieder (Vertrag) über die Bildung eines Zweckverbands

2023

- Nach der Kommunalwahl (vsl. 1. Halbjahr) können durch die Gremien der Verbandsmitglieder die **Mitglieder der Verbandsversammlung** gewählt werden.
- Die Verbandsverwaltung sollte zum 01.07.2023 mit kommissarischer Leitung die Arbeit aufnehmen und die **konstituierende Sitzung der Verbandsversammlung** vorbereiten; diese könnte unmittelbar nach der Sommerpause stattfinden.
- Einer der ersten Beschlüsse der Verbandsversammlung betrifft die Ausschreibung der Position des hauptamtlichen Verbandsvorstandes.
- Der Verband wäre zum Jahresende 2023 **in vollem Umfang arbeitsfähig**. Um zeitgerecht geeignetes Fachpersonal zu bekommen, könnten die Verbandsmitglieder schon die KielRegion GmbH mit der Ausschreibung von Stellen beauftragen.

Literatur

Aring, Jürgen; Reuther, Iris (Hrsg.) (2008): Regiopolen. Die kleinen Großstädte in Zeiten der Globalisierung. Berlin.

Bogumil, Jörg; Ebinger, Falk; Grohs, Stephan (2008): Modernisierung der Verwaltungsstrukturen im Großraum Braunschweig. Wissenschaftliches Gutachten im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Braunschweig. Bochum/Braunschweig.

Dehn, Klaus-Dieter/Wolf, Thorsten Ingo (Hrsg.) (2021): Kommunalverfassungsgesetze Schleswig-Holstein, 16. Auflage, Wiesbaden.

Hahn, Manuela (2020): Die Region Großraum Braunschweig – Hochmoderner Industrie- und Forschungsstandort und Traditionsinsel der Geschichte und Kultur. In: Neues Archiv für Niedersachsen, Heft II/2020, S. 132-151.

Heinz, Werner (Hrsg.) (2000): Interkommunale Kooperation in Stadtregionen: das Beispiel der Bundesrepublik Deutschland. In: Heinz, Werner (Hrsg.): Stadt&Region – Kooperation oder Koordination? Ein Internationaler Vergleich. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 93, S. 169-274.

Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.) (2000): Unser Auftrag ist die Region. Hannover.

Kühl Claus; Liebrecht, Frank (1999): Durchbruch bei der interkommunalen Zusammenarbeit in Schleswig-Holstein. In: Raumforsch und Raumordnung (57), Heft 2-3, S. 201–202.

Priebs, Axel (2002): Die Bildung der Region Hannover und ihre Bedeutung für die Zukunft stadtreionaler Organisationsstrukturen. In: Die Öffentliche Verwaltung (55), Heft 4/2002, S. 144-151.

Priebs, Axel (2010): Entwicklung, Stand und Perspektiven stadtreionaler Planungs- und Verwaltungsinstitutionen in Deutschland. In: Die Öffentliche Verwaltung (63), S. 503-511.

Priebs, Axel (2019): Die Stadtregion. Stuttgart.

Rühmann, Angela (2001): Die unterschiedlichen Verbandsmodelle im Großraum Hannover. In: Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.): Großraum Hannover – Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, Heft 96, Hannover, S. 31-49.

Scheuer, Gernot (1969): Der Kieler Umlandverband. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Methoden und Praxis der Regionalplanung in großstädtischen Verdichtungsräumen. Forschungs- und Sitzungsberichte 54, Hannover, S. 1-14.

Scheuer, Gernot (1987): Verband Kieler Umland – Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Regionalplan Planungsraum III: „Verbandsplan Kieler Umland 1983-1995“, Landesplanung in Schleswig-Holstein, Heft 21, Kiel, S. 41-44.

Scholles, Frank (2001): Szenariotechnik. In: Fürst, Dietrich/Scholles, Frank (Hrsg.): Handbuch Theorien + Methoden der Raum- und Umweltplanung, Dortmund, S. 206-212.

Wolf, Thorsten Ingo (2021): Einführung. In: Dehn, Klaus-Dieter/Wolf, Thorsten Ingo (Hrsg.): Kommunalverfassungsgesetze Schleswig-Holstein, 16. Auflage, Wiesbaden, S. 7-39.

25. OKT 2022

WEISSLEDER EWER

Rechtsanwälte ■ Partnerschaft mbB

WEISSLEDER ■ EWER ■ Rechtsanwälte Part mbB ■ Walkerdamm 4-6 ■ 24103 Kiel

KielRegion GmbH
Frau Ulrike Schrabback
Neufeldtstraße 6

24118 Kiel

Dr. sc. pol. Wolfgang M. Weißleder
Notar a.D. ■ Rechtsanwalt ■ bis 2013

Prof. Dr. Wolfgang Ewer
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Angelika Leppin
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marcus Arndt
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marius Raabe
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Vergaberecht
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Gyde Otto
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dr. Gunnar Postel
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Bernd Hoefler
Rechtsanwalt

Dr. Tobias Thienel LL.M. (Edinburgh)
Rechtsanwalt

Dr. Malte Weismüller
Rechtsanwalt

Dr. Rainer Bökel
Rechtsanwalt

Dr. Niels Bock
Rechtsanwalt

Dr. Bastian Heuer
Rechtsanwalt

Dr. Jonas Dörschner
Rechtsanwalt

Dr. Klara Malberg
Rechtsanwältin

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Kiel, den

Bearbeiter/-in:

260/22 AR/nb

25.10.2022

RA Prof. Dr. Arndt, RA Dr. Bock

Organisationsberatung

Sehr geehrte Frau Schrabback,

mit diesem Schreiben übermitteln wir die gutachterliche Stellungnahme zu möglichen Umgestaltungsvarianten für die KielRegion GmbH.

Wir dürfen zunächst die Ausgangslage und die von der KielRegion GmbH identifizierten Probleme gestrafft darstellen, bevor auf die rechtliche Beschreibung und Bewertung verschiedener Organisationsvarianten einzugehen ist.

■ Walkerdamm 4-6
24103 Kiel
Telefon (04 31) 9 74 36 - 0
Telefax (04 31) 9 74 36 - 36

■ kanzlei@weissleder-ewer.de
www.weissleder-ewer.de
St.-Nr. 20 222 15956
UID-Nr.: DE 134835172

■ HypoVereinsbank Hamburg
IBAN:
DE35 2003 0000 0002 3062 49
BIC: HYVEDEMM300

■ Santander Bank Kiel
IBAN:
DE03 5003 3300 1080 5655 00
BIC: SCFBDE33XXX

■ Förde Sparkasse
IBAN:
DE83 2105 0170 1002 1010 10
BIC: NOLADE21KIE

■ Postbank Hamburg
IBAN:
DE09 2001 0020 0376 3552 06
BIC: PBNKDEFF

■ Sitz Kiel. Partnerschaftsregister AG Kiel PR 533 KI; Gesellschafter/-innen: Prof. Dr. Ewer, Prof. Dr. Leppin, Prof. Dr. Arndt, Prof. Dr. Raabe, Dr. Otto, Dr. Postel, Dr. Hoefler.
■ Alle laut Briefkopf tätigen Anwältinnen und Anwälte sind einzeln zur Vertretung der Partnerschaft berechtigt. Mandate werden nur für die Partnerschaft angenommen und geführt.

Voranstellen dürfen wir das nachfolgende

Inhaltsverzeichnis:

A.	Ausgangslage und Problemstellung	2
B.	Rechtliche Bewertung verschiedener Organisationsvarianten	8
I.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	8
1.	Gesellschaftsrechtlicher Charakter der GmbH	8
2.	Kommunalrechtliche Besonderheiten	11
a)	Vertretung im Aufsichtsrat nach § 102 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 GO	12
b)	Erteilung von Weisungen gegenüber den Aufsichtsratsmitgliedern	13
c)	Erteilung von Weisungen gegenüber Mitgliedern der Gesellschafterversammlung	15
d)	Beteiligungsmanagement nach § 109 a GO	15
3.	Organisatorische Schwächen der KielRegion GmbH; Möglichkeiten und Grenzen der organisatorischen Veränderung der bestehenden GmbH	16
a)	Bislang identifizierte Schwächen	16
b)	Rechtlicher Rahmen für Veränderungen	17
aa)	Gremienzuständigkeiten und Entscheidungsprozesse	17
bb)	Zentrales und öffentlich wahrnehmbares, identitätsstiftendes Organ	20
cc)	Verstetigung der Finanzierung	21
4.	Zwischenergebnis zur Eignung der optimierten GmbH	22
II.	Zweckverband nach den §§ 2 bis 17 b GkZ	23
1.	Rechtlicher Charakter des Zweckverbands, Aufgabenträgerschaft	23
2.	Spielräume bei der Ausgestaltung der Verbandsverfassung	25
a)	Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft konkret für die KielRegion	25
b)	Ausgestaltung der inneren Verbandsverfassung	26
aa)	Zusammensetzung der Verbandsversammlung	27
bb)	Differenziertes Stimmgewicht	28
cc)	Sitzverteilung unter den Verbandsmitgliedern	29
dd)	Rechtlicher Charakter des Mandats in der Verbandsversammlung; Sitzungsöffentlichkeit	32
ee)	Abgrenzung der Entscheidungszuständigkeiten zwischen Verbandsversammlung und Verbandsvorsteher	33
ff)	Zweckmäßige Ausgestaltung der Verbandsverfassung bei Beibehaltung der GmbH	33
3.	Finanzierung	34
4.	Behebung von bislang identifizierten Mängeln durch die Rechtsform Zweckverband	38
III.	Gemeinsame AöR nach § 19 b GkZ	39
C.	Perspektive zur Weiterentwicklung der verschiedenen Rechtsformen	42
I.	Rechtliche Weiterentwicklung mit der Rechtsform GmbH	42
II.	Rechtliche Weiterentwicklung mit der Rechtsform Zweckverband	43
1.	Weiterentwicklung durch weitere Aufgaben	44
2.	Weiterentwicklung in der Mitgliederstruktur	47
D.	Ergebnisse	48

A. Ausgangslage und Problemstellung

Bei der KielRegion GmbH handelt es sich um eine 2008 gegründete Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Gesellschafter die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön sowie die WFG Infrastruktur GmbH sind. Bei der zuletzt genannten Gesellschaft handelt es sich um eine Alleingesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Diese vermittelt die Beteiligung des Kreises Rendsburg-Eckernförde an der KielRegion GmbH. Am

Stammkapital der KielRegion GmbH sind die Landeshauptstadt Kiel und die WFG Infrastruktur GmbH jeweils zu 36,666 % sowie der Kreis Plön zu 26,668 % beteiligt.

Neben den gesellschaftsrechtlich zwingend vorgegebenen Organen Geschäftsführerin bzw. Geschäftsführer und Gesellschafterversammlung verfügt die KielRegion GmbH über einen Aufsichtsrat. Diesem gehören die verwaltungsleitenden Organe der Landeshauptstadt Kiel, des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie des Kreises Plön bzw. jeweils von diesen benannte Vertreter kraft Amtes an. Zudem entsenden die Kieler Ratsversammlung und der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde je drei Vertreterinnen oder Vertreter sowie der Kreistag des Kreises Plön zwei Vertreterinnen oder Vertreter.

Der Aufsichtsrat ist nicht nur befugt, zu enumerativ festgelegten Gegenständen Entscheidungen zu treffen oder in einzelnen Angelegenheiten Entscheidungen der Geschäftsführung zuzustimmen, sondern ihm obliegt nach § 8 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrags die umfassende Beratung und Überwachung der Geschäftsführung. Die Geschäftsführung unterliegt folgerichtig nach § 6 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags den Weisungen des Aufsichtsrats. Es handelt sich somit beim Aufsichtsrat der KielRegion GmbH um einen mit umfassenden Entscheidungskompetenzen ausgestattetes Organ, über das die Gesellschafter bzw. – im Fall des Kreises Rendsburg-Eckernförde – der mittelbare Gesellschafter ihren Einfluss auf die Geschäftsführung der Gesellschaft ausüben.

Die Mitglieder der Gesellschafterversammlung sowie die von den unmittelbaren Gesellschaftern Kreis Plön und Landeshauptstadt Kiel und vom mittelbaren Gesellschafter Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Aufsichtsrat entsandten Personen unterliegen jeweils den Weisungen der kommunalen Gesellschafter nach § 25 Abs. 1 GO bzw. nach § 19 Abs. 1 KrO in Verbindung mit § 25 Abs. 1 GO. Dieses Weisungsrecht wird auf der Ebene der Kommunen im wesentlichen durch den Hauptausschuss nach § 40 b Abs. 4 KrO bzw. § 45 b Abs. 4 GO wahrgenommen. Ferner wirkt an der Willensbildung in den Organen der Gesellschaft das Beteiligungsmanagement nach § 109a GO (soweit die Kreise betroffen sind in Verbindung mit § 57 KrO) beratend mit und kann hierfür auch an den Sitzungen der KielRegion GmbH teilnehmen sowie Unterlagen einsehen.

Gegenstand der Gesellschaft ist laut Gesellschaftsvertrag die Förderung und Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbsmöglichkeiten in der Region ihrer Gesellschafter. Hierzu ist die KielRegion GmbH bislang aktiv in den aus dem REK-Prozess abgeleiteten Themenfeldern Leben, Mobilität, Wirtschaft und Wissenschaft. Um einige der konkreten Projekte der KielRegion GmbH herauszugreifen, seien hier nur beispielhaft genannt

- die Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie für die KielRegion, nämlich des 2017 vorgelegten „Masterplan Mobilität KielRegion“,
- die „SprottenFlotte“, ein in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in der KielRegion realisiertes Leihfahrradsystem mit mehr als 100 dezentral in der Region verteilten Stationen

und

- die Beratung von Unternehmen in der KielRegion zur Fachkräftesicherung.
- Schließlich entfaltet die KielRegion GmbH auch Aktivitäten im Bereich regionales Marketing, insbesondere mit Bezügen zu Wirtschaftsstruktur und Arbeit.

Im Zuge des Strategieprozesses KielRegion 2030 hat die KielRegion ihre künftigen inhaltlichen Handlungsfelder noch stärker konturiert und beschreibt sie künftig als

- ▶ Wirtschaft & Arbeit,
- ▶ Mobilität,
- ▶ Klima mit Entwicklung eines Masterplan Klima 2035

und

- ▶ Gesundheit mit Entwicklung eines Masterplan Gesundheit 2035.

Die KielRegion GmbH hat derzeit rund 20 eigene Beschäftigte. Teilweise sind diese auf der Grundlage unbefristeter Arbeitsverträge tätig, einige der Beschäftigten sind befristet angestellt.

Einzelne der Aktivitäten der KielRegion GmbH werden finanziert über Zuschüsse Dritter, die die KielRegion GmbH einwirbt. Im Übrigen finanziert die KielRegion GmbH ihre Leistungen aus eigenem Kapital, wobei im Gesellschaftsvertrag vorgesehen ist, dass die Gesellschafter nach Ende eines jeden Geschäftsjahres Verluste der Gesellschaft bis zu der Höhe, die sich aus dem jährlich beschlossenen Wirtschaftsplan ergibt, ausgleichen im Verhältnis ihrer Anteile am Stammkapital.

Der Wirtschaftsplan wird unter Beratung durch den Aufsichtsrat von der Geschäftsführung aufgestellt, sodann vom Aufsichtsrat im Wege einer Empfehlung an die Gesellschafterversammlung beschlossen, bevor die Gesellschafterversammlung jeweils abschließend über den jährlichen Wirtschaftsplan beschließt.

Diese Entscheidungs- und Finanzierungsstrukturen haben sich in der praktischen Arbeit als eher schwerfällig erwiesen. Sie führen tendenziell dazu, dass etwa beim Start neuer Projekte und Vorhaben der KielRegion GmbH langwierige Abstimmungsprozesse mit den verschiedenen Organen der Gesellschaft und in den Gremien der Gesellschafter erforderlich sind, vor allem bezogen auf die Finanzierung dieser Aktivitäten.

Ferner wird die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung bisher so beurteilt, dass dort weniger stark eine eigene regionale Identität ausgeprägt wird als dies wünschenswert und möglich wäre. Die Vertreter der Gesellschafter in den Gesellschaftsorganen begreifen – richtiger- und verständlicherweise – ihre Rolle vorwiegend als die eines Vertreters des jeweils eigenen Kreises bzw. der jeweils eigenen Stadt. Es entsteht mit anderen Worten bei den einzelnen Organmitgliedern noch keine ausgeprägte Identifikation mit der gesamten Region.

Die Gremien der KielRegion GmbH haben zusammen mit ihr selbst im Dezember 2019 einen Strategieprozess für die KielRegion angestoßen, den „Strategieprozess KielRegion 2030“. Der Strategieprozess ist beratend begleitet worden von Prof. Dr. Axel Priebs und Prof. Dr. Rainer Wehrhahn vom Geographischen Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Arbeitsgruppe Stadt- und Bevölkerungsgeographie.

Zu diesem Strategieprozess liegt ein unter Federführung von Herrn Prof. Dr. Priebs verfasster Abschlussbericht „Ergebnisse und Szenarien für die organisatorische Verstärkung der schleswig-holsteinischen Hauptstadtregion“ vor. Die wesentlichen Thesen

und Ergebnisse dieses Abschlussberichts dürfen wir nachstehend gebündelt zusammenfassen, soweit sie für die hier anzustellenden rechtlichen Untersuchungen relevant sind:

- ▶ Ganz allgemein und unabhängig von der konkreten Situation in der KielRegion ist für den Erfolg einer Stadtregion erforderlich, dass die Kooperation klare thematisch-inhaltliche und räumlich differenzierte Schwerpunkte setzt,
- ▶ während gleichzeitig eine genügend politisch-institutionell ausgestattete Organisationsstruktur vorhanden ist, die die Stadtregion als eigenständige regionalpolitische Handlungsebene wirken lässt.

Legt man diesen Maßstab an die KielRegion an, so der Abschlussbericht, dann ist festzustellen,

- ▶ dass mit der KielRegion GmbH zwar eine stabile Organisationsform für die Kooperation in Stadt und Umland besteht,
- ▶ zugleich aber die KielRegion bisher ein vergleichsweise unscharfes Profil aufweist,
- ▶ keine eigene verantwortliche regionalpolitische Vertretung hat,
- ▶ nach außen nur begrenzt eigenständig wirken kann,
- ▶ sowie schließlich über eine unzureichend gesicherte Finanzierung und eine unklare Entwicklungsperspektive verfügt,

Priebs/Wehrhahn, Strategieprozess KielRegion 2030, Ergebnisse und Szenarien für die organisatorische Verstetigung der schleswig-holsteinischen Hauptstadtregion, S. 6.

Weiter hebt der Abschlussbericht hervor, dass nach der Abkehr der Gesellschafter der KielRegion GmbH von einem Beitritt zur Metropolregion Hamburg die KielRegion sich klarer und offensiver als eigene Stadt-Umland-Region präsentieren muss, um neben der Metropolregion Hamburg noch als eigenständige Region und Marke erkennbar zu

sein. Auch hierfür, so der Abschlussbericht, kommt es darauf an, eine eigenständige und selbstbewusst agierende regionalpolitische Handlungsebene zu etablieren,

Priebs/Wehrhan, a. a. O., S. 7.

Der Abschlussbericht zum Strategieprozess KielRegion 2030 schlägt zur Erreichung dieser Ziele organisationsrechtliche Veränderungen für die KielRegion vor, nämlich

- ▶ die Gründung eines Zweckverbands nach § 5 GkZ anstelle der heute bestehenden Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Daneben streift der Abschlussbericht auch die Varianten,

- ▶ es bei der jetzt schon bestehenden GmbH zu belassen,

sowie alternativ

- ▶ eine gemeinsam von den jetzigen Gesellschaftern getragene Anstalt des öffentlichen Rechts nach § 19c GkZ zu gründen.

Anliegen dieser Untersuchung ist zu klären,

- ▶ inwieweit die vom Abschlussbericht ins Spiel gebrachten Organisationsvarianten für die KielRegion rechtlich geeignet erscheinen

und

- ▶ welche Gestaltungsspielräume bei den ins Auge gefassten Organisationsvarianten jeweils für die beteiligten Partner zur Verfügung stehen.

Die Ausgestaltungsmöglichkeiten der verschiedenen Organisationsvarianten sind vor allem deshalb näher zu betrachten, weil für die bisherigen Gesellschafter der KielRegion GmbH ganz maßgeblich von Bedeutung ist, die Willensbildung innerhalb einer ggf. weiter entwickelten Organisationsform der regionalen Kooperation interessengerecht und angemessen auszugestalten.

Was die konkrete Ausgestaltung der künftigen Kooperationsorganisation angeht, so ist in der bisherigen Diskussion im Aufsichtsrat und unter den Gesellschaftern die Idee entwickelt worden,

- ▶ die bestehende Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegebenenfalls organisatorisch zu optimieren

oder alternativ

- ▶ einen Zweckverband nach dem GkZ nicht vollständig an die Stelle der bisherigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung treten zu lassen, sondern zunächst für einen überschaubaren kleineren Aufgabenbestand einen Zweckverband zu gründen, der gewissermaßen neben die weiter bestehende KielRegion GmbH treten würde.

B. Rechtliche Bewertung verschiedener Organisationsvarianten

Nachstehend sind aus der eben dargestellten Perspektive die rechtlichen Eigenschaften der Gesellschaft mit beschränkter Haftung (hierzu unter I.), des Zweckverbands (hierzu unter II.) sowie der gemeinsamen Anstalt des öffentlichen Rechts (hierzu unter III.) zu erläutern und auf ihre rechtliche Tauglichkeit für die Ausräumung oder Verringerung der im Strategieprozess ausgemachten Schwächen hin zu untersuchen.

I. Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die rechtlichen Eigenschaften der Gesellschaft mit beschränkter Haftung sind zunächst allgemein gesellschaftsrechtlich in den Blick zu nehmen, bevor auf spezifisch kommunalrechtliche Anforderungen Besonderheiten einzugehen ist. Sodann ist die bisher identifizierten Schwächen und Probleme bei der KielRegion GmbH einzugehen sowie auf die Frage, inwieweit sich diese bewältigen und reduzieren ließen, indem man die KielRegion GmbH organisatorisch optimiert.

1. Gesellschaftsrechtlicher Charakter der GmbH

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung, geregelt im Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG), zeichnet sich dadurch aus, dass sie als

so genannte Kapitalgesellschaft nach § 13 Abs. 1 GmbHG selbst rechtsfähig ist; die Gesellschaft selbst ist also juristische Person,

Berberich/Haaf, Beck'sches Handbuch der GmbH, 5. Auflage, München 2014, § 1, Rn. 17.

Mit der Gründung der GmbH entsteht also eine Gesellschaft, die selbst unmittelbar Rechte und Pflichten tragen kann. Kennzeichnend ist ferner der Haftungsschirm nach § 13 Abs. 2 GmbHG – für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft muss diese selbst mit ihrem Vermögen eintreten, während es grundsätzlich keine Pflicht der Gesellschafter gibt, Schulden oder sonstige Verbindlichkeiten der GmbH gegenüber deren Gläubigern zu erfüllen.

Die GmbH wird häufig für erwerbswirtschaftliche Zwecke errichtet, ist ihrer Rechtsform nach hierauf aber nicht beschränkt,

Altmeppen, in Roth/Altmeppen, GmbHG, Kommentar, 9. Aufl., München 2019, § 1, Rn. 9.

Da namentlich auch ideelle und gemeinnützige Zwecke zulässigerweise zum Gesellschaftszweck einer GmbH bestimmt werden können,

Altmeppen, in Roth/Altmeppen, GmbHG, Kommentar, 9. Aufl., München 2019, § 1, Rn. 14,

werden Gesellschaften mit beschränkter Haftung regelmäßig auch von Trägern der öffentlichen Verwaltung im Rahmen der Erfüllung ihrer eigenen öffentlichen Aufgaben errichtet,

vgl. Altmeppen, in Roth/Altmeppen, GmbHG, Kommentar, 9. Aufl., München 2019, § 1, Rn. 32.

Um eben eine solche Gesellschaft handelt es sich auch bei der KielRegion GmbH derzeit.

Trotz ihrer Offenheit als Rechtsform auch für nichtwirtschaftliche Zwecke, namentlich ideelle und gemeinnützige Zwecke, behält die GmbH stets ihr Gepräge als tendenziell auf ein kaufmannsartiges Unternehmen ausgerichtet. Dies wird ablesbar etwa

- ▶ am Wortlaut von § 3 Abs. 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 GmbHG, die vom „Gegenstand des Unternehmens“ bzw. vom „Unternehmen“ sprechen,
- ▶ sowie daran, dass die GmbH nach § 13 Abs. 3 GmbHG in Verbindung mit § 6 Abs. 2 HGB stets und schon ihrer Rechtsform nach als Handelsgesellschaft gilt und damit rechtlich Kaufmannseigenschaft hat,
- ▶ schließlich auch daran, dass die GmbH als Handelsgesellschaft nach §§ 6 Abs. 1, 238 Abs. 1 Satz 1 HGB der handelsrechtlichen Buchführungspflicht unterliegt.

Unter den Rechtsformen für Kapitalgesellschaften tritt bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung zudem besonders hervor, dass die Gesellschafter in allen Angelegenheiten der Gesellschaft umfassend entscheidungs- und weisungsbefugt sind. Obgleich diese starke Stellung der Gesellschafterversammlung als universal zuständigem und obersten Organ der Gesellschaft im GmbHG keine ausdrückliche Erwähnung oder Regelung findet, wird sie gewissermaßen als Charakteristikum der GmbH und Selbstverständlichkeit vorausgesetzt sowie abgeleitet daraus, dass die Stellung der Geschäftsführung nach dem GmbHG auf vielfältige Weise von der autonomen Willensbildung in der Gesellschafterversammlung abhängt,

Altmeppen, in Roth/Altmeppen, GmbHG, Kommentar, 9. Aufl., München 2019, § 37, Rn. 3.

Hierdurch unterscheidet sich die Gesellschaft mit beschränkter Haftung maßgeblich von der Aktiengesellschaft, für die § 76 Abs. 1 Aktiengesetz (AktG) die grundsätzlich eigenverantwortliche Leitung der Gesellschaft durch den Vorstand bestimmt.

Gesellschaftsrechtlich sind die Gesellschafter nicht verpflichtet, das ihnen zustehende universale Entscheidungs- und Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung laufend und voll auszufüllen. Vielmehr ist es so, dass nach § 46 GmbHG nur einzelne Gegenstände der Willensbildung in der Gesellschaft zwingend von den Gesellschaftern zu entscheiden sind. Im Übrigen dürfen nach den gesellschaftsrechtlichen Vorschriften

die Gesellschafter den Geschäftsführern freie Hand lassen nicht nur für das Tagesgeschäft, sondern dürfen ihnen auch die Erarbeitung von Strategien zur Weiterentwicklung der Gesellschaft und die Festlegung von Grundsätzen der Geschäftspolitik überlassen,

Axhausen, Beck'sches Handbuch der GmbH, 5. Aufl., München 2014, § 5, Rn. 133.

Auf diese Weise lässt sich also eine Gesellschaft in der Rechtsform einer GmbH organisatorisch so aufstellen, dass deren Geschäftsführung im Rahmen des durch die Satzung festgelegten Unternehmensgegenstands weit reichende Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume erhält, so dass die Geschäftsführung abgesehen von den zwingend durch die Gesellschafter zu treffenden Entscheidungen nach § 46 GmbHG die Gesellschaft weitgehend selbstständig führt.

Die Steuerung der Geschäftsführung durch einen Aufsichtsrat ist bei der GmbH im Gegensatz zur Aktiengesellschaft nicht zwingend gesellschaftsrechtlich vorgegeben; vielmehr lässt § 52 GmbHG den Gesellschaftern grundsätzlich die Wahl, im Gesellschaftsvertrag einen Aufsichtsrat vorzusehen oder keinen Aufsichtsrat bestellen zu lassen.

2. Kommunalrechtliche Besonderheiten

Die eben dargestellten gesellschaftsrechtlichen Spielräume gelten für Kapitalgesellschaften, an denen kommunale Körperschaften beteiligt sind, nur zum Teil und mit beschränkenden Maßgaben.

Das schleswig-holsteinische Kommunalwirtschaftsrecht enthält zahlreiche Voraussetzungen und Vorgaben, die kommunale Gesellschafter bei der Ausgestaltung der von ihnen gehaltenen gesellschaftsrechtlichen Beteiligungen zu beachten haben. Das Kommunalrecht schränkt gewissermaßen die gesellschaftsrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten und Freiheiten ein, die das GmbH-Gesetz den Kommunen isoliert betrachtet bieten würde. Nachstehend ist auf diese kommunalrechtlichen Beschränkungen einzugehen, soweit sie sich auf die gesellschaftsrechtliche Ausgestaltung kommunaler Beteiligungen beziehen. Außer Betracht bleiben dagegen diejenigen Teile der kommunalwirtschaftsrechtlichen Vorschriften, die sich auf die Haftung, den Gesellschaftszweck und

die Organvergütung beziehen, weil sie für die von der KielRegion GmbH angedachten Veränderungen keine entscheidende Rolle spielen.

a) Vertretung im Aufsichtsrat nach § 102 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 GO

Nach § 102 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Hs. 1 GO ist durch den Gesellschaftsvertrag sicherzustellen, dass die Gemeinde einen angemessenen Einfluss, insbesondere im Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Überwachungsorgan, erhält. Hierzu soll nach der Vorschrift insbesondere das Recht zählen, Mitglieder in das Überwachungsorgan zu entsenden.

Zwar statuiert die Vorschrift nach ihrem Wortlaut keine kategorische Pflicht, in gemeindlichen Gesellschaften stets und ausnahmslos einen Aufsichtsrat vorzusehen. Eine solche Pflicht oder jedenfalls eine dahingehende Soll-Vorgabe scheint die Vorschrift aber wie selbstverständlich vorauszusetzen. Denn wenn die Gemeinde im Regelfall verpflichtet ist, im Gesellschaftsvertrag ein Recht zur Entsendung von Vertretern in den Aufsichtsrat oder ein entsprechendes Überwachungsorgan zu verankern,

Gesetzentwurf der Landesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung
der Kommunalwirtschaft, Landtagsdrucksache 18/3152, Seite 42,

dann folgt hieraus wohl implizit zugleich eine Pflicht, grundsätzlich im Gesellschaftsvertrag überhaupt einen Aufsichtsrat oder ein an seine Stelle tretendes Überwachungsorgan vorzusehen. Denn würde man das Gesetz an dieser Stelle so verstehen,

- dass die grundsätzliche Pflicht zur Verankerung von Entsenderechten im Gesellschaftsvertrag nur bestünde, wenn ein fakultativer Aufsichtsrat in der Satzung vorgesehen ist,
- während zugleich die Verankerung des Aufsichtsrats selbst im Gesellschaftsvertrag in das Belieben der Gesellschafter gestellt wäre,

so ließe sich die Regelung in der Praxis relativ leicht unterlaufen und würde dem selbst gesteckten und im Gesetz ablesbaren Ziel kaum gerecht werden.

Gegen eine Auslegung des Gesetzes im Sinne einer grundsätzlichen Pflicht zur Schaffung eines Aufsichtsrats in kommunalen Gesellschaften lassen sich zwar gewichtige gesellschaftsrechtliche Argumente vorbringen; gleichwohl ist die Aufsichtspraxis der Kommunalaufsichtsbehörden in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren maßgeblich davon geprägt, bei der Gründung von kommunalen Alleingesellschaften oder der Beteiligung von Kommunen an Gesellschaften grundsätzlich die Verankerung eines Aufsichtsrats im Gesellschaftsvertrag zu verlangen.

Es gibt durchaus sehr gut vertretbare Argumente dafür, dass die Gesellschafterkommune auf die Einrichtung eines Aufsichtsrates ihrer GmbH dann verzichten kann, wenn sie die Gesellschaftsanteile als Alleingeschafterin hält. Denn bei dieser ist der Einfluss der einzigen Gesellschafterin schon durch die grundlegenden gesellschaftsrechtlichen Charakteristika der Gesellschaft mit beschränkter Haftung so intensiv ausgeprägt, dass es womöglich auch kommunalrechtlich vertretbar erscheint, die Steuerung der Gesellschaft auf den Weisungsweg von der einzigen Gesellschafterin zur Geschäftsführung der Gesellschaft zu beschränken. Diese Überlegungen sind konkret im Fall der KielRegion GmbH allerdings nicht einschlägig, weil es sich bei ihr um eine Beteiligungsgesellschaft mit mehreren kommunalen Gesellschaftern handelt.

b) Erteilung von Weisungen gegenüber den Aufsichtsratsmitgliedern

Nach § 102 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Hs. 2 GO ist ferner im Gesellschaftsvertrag das Recht der kommunalen Gesellschafter zu verankern, den jeweils entsandten Aufsichtsratsmitgliedern Weisungen nach § 25 Abs. 1 GO zu erteilen.

Hiermit sind sowohl einzelne konkrete Weisungen gemeint, die sich auf einen bestimmten Beschlussgegenstand beziehen, als auch abstrakter gehaltene Grundsatzbeschlüsse und Richtlinien,

Borchert, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 25 GO, Rn. 8.

Die grundsätzlich bestehende Pflicht der Gemeinden, im Gesellschaftsvertrag einer GmbH abzusichern, dass den von der Gemeinde jeweils entsandten Aufsichtsratsmitgliedern Weisungen nach § 25 GO erteilt werden können, führt darüber hinaus faktisch zu einer Reduzierung der Entscheidungsfindung in den Organen der Gesellschaft.

Denn vor einer abschließenden Entscheidung durch den Aufsichtsrat werden kommunale Vertreter typischerweise danach trachten, in Kreistag, Ratsversammlung bzw. Hauptausschuss, die für die Ausübung des Weisungsrechts nach § 25 GO zuständig sind, eine Willensbildung über den jeweiligen Beschlussgegenstand herbeizuführen. Bezogen auf „Entscheidungen zur Steuerung der Unternehmen zur Erreichung strategischer Ziele“ sind die Vertreter der Gemeinden und Kreise in der Gesellschaft gemäß § 104 Abs. 1 Satz 3 GO überdies zur frühzeitigen Unterrichtung der Gemeinde verpflichtet.

In den für die Ausübung des Weisungsrechts zuständigen Organen, also Kreistag, Ratsversammlung bzw. Hauptausschuss, wird eine Entscheidung zur Ausübung des Weisungsrechts wiederum nicht selten erst getroffen werden, nachdem eine Willensbildung über den jeweiligen Beschlussgegenstand in den Fraktionen erfolgt ist.

Der Gesetzgeber hat die Gefahr, dass eine kommunale Beteiligungsgesellschaft womöglich durch die Erteilung von kleinteiligen Weisungen und dadurch immer stärker verkomplizierte Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse gelähmt werden kann, wohl selbst gesehen. Daher sieht § 104 Abs. 2 GO vor, dass die Gemeinde das Weisungsrecht gegenüber Mitgliedern des Aufsichtsrats durch Hauptsatzung oder durch Beschluss im Einzelfall auf

„Entscheidungen zur Steuerung der Unternehmen zur Erreichung strategischer Ziele“

beschränken kann.

Die Formulierung im Gesetz ist vergleichsweise sperrig und sprachlich etwas ungenau. Gemeint sind wohl Entscheidungen von größerer Tragweite für die strategischen Ziele der jeweiligen Gesellschaft. Das Gesetz soll an dieser Stelle ermöglichen, die Steuerung der Gesellschaft durch die Gemeinde selbst auf eine

„Globalsteuerung“

zu beschränken; es geht mit anderen Worten darum,

„Eingriffe in das operative Geschäft der kommunalen Unternehmen“

zu vermeiden,

Gesetzentwurf der Landesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Kommunalwirtschaft, Landtagsdrucksache 18/3152, Seite 47,

woraus man gut ableiten kann, dass dem Gesetzgeber die nachteiligen Folgen einer eher kleinteiligen Steuerung von Gesellschaften durch die Entscheidungen der kommunalen Gesellschaftergremien wohl bewusst war.

c) Erteilung von Weisungen gegenüber Mitgliedern der Gesellschafterversammlung

Auch die Vertreter der Kommunen in der Gesellschafterversammlung unterliegen nach dem schleswig-holsteinischen Kommunalverfassungsrecht den Weisungen der Gremien von Kreis bzw. Stadt.

Wird eine Kommune durch Ehrenbeamte oder ehrenamtlich tätige Bürger in einer Gesellschaft vertreten, so greift unmittelbar das Weisungsrecht nach § 25 Abs. 1 GO.

Soweit die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister die Gemeinde in der Gesellschafterversammlung, gilt § 25 GO auf der Grundlage der Verweisung in § 55 Abs. 6 GO bzw. in § 65 Abs. 6 GO, so dass ein Weisungsrecht auch insoweit besteht. Gleiches gilt im Ergebnis für die Landrätin oder den Landrat eines Kreises, für die oder den § 51 Abs. 6 KrO auf § 25 GO verweist.

d) Beteiligungsmanagement nach § 109 a GO

Die Gemeindeordnung sieht schließlich in § 109 a GO vor, dass die Kommunen, die über Beteiligungen verfügen, für die Unterstützung der wirksamen Steuerung und Kontrolle dieser Beteiligungen eine Beteiligungsverwaltung einsetzen. Die hiermit befassten Beschäftigten der Kommune dürfen sich nach § 109 a Abs. 2 GO über die Angelegenheiten der Beteiligungen informieren, an den Sitzungen der Gesellschaften teilnehmen und Unterlagen einsehen. Ferner gehört zu den Aufgaben der Beteiligungsverwaltung nach § 109 a Abs. 3 Nr. 3 GO die Information und Beratung der von der Gemeinde in die Gesellschaft entsandten Vertreterinnen und Vertreter.

Hierdurch steigt einerseits der administrative Aufwand auf der Ebene der Gesellschaft. Denn die kommunal gehaltene GmbH muss Ressourcen dafür bereitstellen, die Beschäftigten der Beteiligungsverwaltung § 109 a Abs. 2 GO zu informieren und ihnen Auskünfte zu erteilen sowie Einsicht zu gewähren. Ferner setzt die Beratung der von den Gesellschaftern in die Gremien der Gesellschaft entsandten Personen durch die Beteiligungsverwaltung nach § 109 a Abs. 3 Nr. 3 GO natürlich gewissermaßen einen weiteren Abstimmungsmechanismus in Gang. Sofern und soweit die in die Gesellschaftsorgane entsandten Personen die Beratungsleistungen der Beteiligungsverwaltung in Anspruch nehmen, wird diese in der Praxis ja häufig so ausgestaltet sein, dass sie anlassbezogen zu bestimmten Gremiensitzungen und konkreten Beschlussgegenständen erfolgt. Die Beratung setzt daher regelmäßig einen Austausch zwischen den von der Kommune entsandten Vertreterinnen und Vertretern einerseits und den Beschäftigten der Beteiligungsverwaltung andererseits voraus, die nicht selten erst dann über einen bestimmten Gegenstand in ihrem Organ entscheiden werden, nachdem sie sich hierüber mit der Beteiligungsverwaltung abgestimmt haben.

3. Organisatorische Schwächen der KielRegion GmbH; Möglichkeiten und Grenzen der organisatorischen Veränderung der bestehenden GmbH

Nachdem wir eben die kommunalrechtlichen Vorgaben für die Ausgestaltung von kommunal gehaltenen Gesellschaftsbeteiligungen dargestellt haben, ist zunächst genauer darzustellen, welche Schwächen und Nachteile die jetzige rechtliche und organisatorische Aufstellung der KielRegion GmbH mit sich bringen, um anschließend zu beleuchten, inwieweit diese Nachteile und Schwächen reduziert werden könnten durch Veränderungen bei Beibehaltung der Rechtsform GmbH.

a) Bislang identifizierte Schwächen

Bislang sind von der KielRegion GmbH und ihren Gesellschaftern, namentlich im Rahmen des Strategieprozesses, vordringlich folgende organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Schwächen ausgemacht worden:

- ▶ Die eigene Gremienorganisation und die Strukturen für die Willensbildung der Gesellschaft sind zu schwerfällig und komplex, insbesondere hinsichtlich der fristgerechten Beantragung von Fördermitteln.

- ▶ Hierbei geht es zum einen um die Gremienzuständigkeiten innerhalb der Gesellschaft sowie um die Abstimmungs- und Steuerungsprozesse zwischen Gesellschaft und Gesellschaftern und die Koordination unter den Gesellschaftern.
- ▶ Es fehlt ein öffentlich wahrnehmbares Entscheidungsorgan, das zugleich dazu beitragen könnte, nach innen und außen eine regionale Identität auszubilden und zu stärken.
- ▶ Die Finanzierung der Arbeit der KielRegion GmbH wird als unbefriedigend und vergleichsweise unstet empfunden.
- ▶ Vor allem aufgrund der bisherigen Finanzierung der KielRegion GmbH ist ein erheblicher Teil der Beschäftigten bisher befristet angestellt, was einer Positionierung der KielRegion GmbH als attraktiver Arbeitgeberin im Weg steht und das Risiko vergrößert, dass Fachkräfte verloren gehen.

b) Rechtlicher Rahmen für Veränderungen

Unter Beachtung des oben bereits erläuterten rechtlichen Rahmens für die Ausgestaltung und Steuerung kommunaler Beteiligungen lassen sich diese Probleme nur teilweise mit Beibehaltung der Rechtsform GmbH beseitigen.

aa) Gremienzuständigkeiten und Entscheidungsprozesse

Die Gremienzuständigkeiten und Entscheidungsprozesse lassen sich unter Beachtung der Vorgaben der Gemeindeordnung nur in geringem Umfang straffen und vereinfachen.

Die Organe Geschäftsführung und Gesellschaftsversammlung sind zwingend durch das GmbHG vorgegeben.

Die Implementierung eines Aufsichtsrats der KielRegion GmbH, die gesellschaftsrechtlich fakultativ ist, wird grundsätzlich durch das Kommunalwirtschaftsrecht vorgegeben. Besondere Umstände, die es konkret im Fall der KielRegion GmbH rechtfertigen würden, auf die Einrichtung eines Aufsichtsrats zu verzichten, sind nicht zu erkennen.

Fraglich ist somit nur noch, in welchem Umfang sich die Entscheidungsfindung innerhalb der bestehenden Gremienstruktur günstiger gestalten lässt.

Auch insoweit setzt das Kommunalwirtschaftsrecht stark ausgeprägte Grenzen. Die derzeit praktizierten Abstimmungs- und Entscheidungswege sind nicht gekünstelt oder mutwillig kompliziert ausgestaltet, sondern setzen im Wesentlichen die Vorgaben des Kommunalwirtschaftsrechts um, namentlich was die Entsende- und Weisungsrechte der Gesellschafterkommunen in der KielRegion GmbH angeht.

Dabei hat der Gesetzgeber der Gemeindeordnung und der Kreisordnung sich natürlich in erheblichem Umfang davon leiten lassen, dass die Rechtsform der GmbH ein in der Tendenz unternehmerisches Gepräge aufweist. Der Gesetzgeber hatte daher die Gefahr vor Augen, dass Organe der GmbH ein unternehmerisches „Eigenleben“ entwickeln und Unternehmensentscheidungen treffen, die nicht mehr vollständig im Einklang stehen mit der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben durch die GmbH,

vgl. Sprenger, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 102 GO, Rn. 3.

Will man daher die KielRegion von den Weisungsrechten und den mit den Weisungsrechten logisch verknüpften kleinteiligen Abstimmungsprozessen lösen, dann ist eher eine Abkehr von der jetzigen Rechtsform angezeigt.

Bis zu einem gewissen Grade wäre allerdings eine Verbesserung der Entscheidungsprozesse dadurch erreichbar, dass die Gesellschafter untereinander ihre Einwirkung auf die Gesellschaft jeweils informell abstimmen, bevor die Gesellschaftsgremien mit einem bestimmten Beschlussgegenstand förmlich befasst werden. Auf diese Weise müssen Entscheidungsvorschläge weniger häufig hin und her kommuniziert werden.

An einem Beispiel sei dies festgemacht: Wenn die Gesellschafter eine bestimmte strategische Neupositionierung der Gesellschaft weitgehend untereinander inhaltlich abstimmen und erst anschließend hiermit der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung befasst werden, so bedarf es keiner Rückkopplung der Aufsichtsratsmitglieder mit den sie entsendenden Organen und deren Fraktionen mehr, weil die jeweilige Entscheidung dann ja bereits informell im Kreis der Gesellschafter vorberaten und vorbereitet wurde. Ein solches Vorgehen würde es also jedenfalls bei oberflächlicher

Betrachtung ermöglichen, dass die Gremien der Gesellschafter ihre Entscheidung schon vorab treffen, bevor die förmlichen Gremien der Gesellschaft hiermit erstmals befasst werden. Die Gesellschaftsorgane selbst könnten auf diese Weise womöglich jedenfalls scheinbar und bei oberflächlicher Betrachtung zügiger entscheiden. Wir dürfen jedoch sogleich darauf eingehen, inwieweit diese Erwartung tatsächlich belastbar erscheint.

In eine ähnliche Richtung gingen auch mündlich geäußerte Vorschläge während der Veranstaltung mit den Ausschüssen der Gesellschafter am 10.06.2022 sowie aus dem Kreis der Aufsichtsratsmitglieder in der Sitzung des Aufsichtsrats am 05.07.2022.

Ein solches Vorgehen lässt sich natürlich auch in gewisser Weise institutionalisieren, d. h. die Gesellschafter könnten untereinander einen bestimmten Modus verabreden und festlegen, nach dem sie diese informellen Vorabstimmungen von Gesellschaftsentscheidungen untereinander in einer bestimmten Art und Weise durchführen. Nicht selten sind derartige Abreden Teil von Konsortial- oder Stimmbindungsverträgen.

Ein solches Vorgehen hätte allerdings verschiedene aus unserer Sicht recht gewichtige Nachteile:

- ▶ Wenn man die Willensbildung über Entscheidungen der Gesellschaft in größerem Umfang außerhalb der Gesellschaftsorgane vorbereitet und vorabstimmt, würde dies die Organe und Gremien der KielRegion nicht öffentlich sichtbar machen und die Ausbildung einer Regionsidentität auch nicht befördern. Im Gegenteil würden die bestehenden Gesellschaftsorgane voraussichtlich noch weiter in den Hintergrund rücken. Denn die eigentlichen Entscheidungen würden dann ja in erheblichem Umfang verlagert in eine informelle öffentlich noch weniger wahrnehmbare Sphäre. Es würde nicht in der KielRegion GmbH entschieden, sondern gewissermaßen über die KielRegion.
- ▶ Außerdem bestünde die Gefahr, dass die Willensbildung über Entscheidungen der Gesellschaft entkoppelt wird von den Ressourcen der Gesellschaft. Mit anderen Worten: Die Gesellschafter würden womöglich Entscheidungen treffen oder jedenfalls beschlussfertig vorbereiten, ohne hierfür direkt und zeitgleich auf das bei der KielRegion GmbH vorhandene Know-How zugreifen zu können.

- ▶ Bei manchen Willensbildungsgegenständen käme aus demselben Grund eine Vorabstimmung unter den Gesellschaftern an ihre Grenzen, weil zwangsläufig Vorarbeiten aus der KielRegion GmbH erforderlich sind, etwa bei der Aufstellung des Wirtschaftsplanes. Bis zu einem gewissen Grade lässt sich dieses Problem wiederum abmildern dadurch, dass man die Geschäftsführung der KielRegion GmbH oder fallweise Beschäftigte der Gesellschaft zu diesen informellen Abstimmungen unter den Gesellschaftern hinzuzieht.
- ▶ Bezieht man die Geschäftsführung der Gesellschaft wiederum verstärkt in die vorgelagerte informelle Willensbildung unter den Gesellschaftern ein, dann reduziert dies zwar das Risiko, dass die Willensbildung zu stark von den Ressourcen und dem Know-How der Gesellschaft entrückt wird, konterkariert aber wiederum die Verschlinkung und Straffung der Entscheidungsfindung.
- ▶ Schließlich besteht wohl die Gefahr, dass aufgrund der aufwendigeren Vorabstimmung unter den Gesellschaftern diese ihre Koordination der Willensbildung auf wenige regelmäßig wiederkehrende Termine beschränken würden. Trifft man sich unter den Gesellschaftern für diese Vorabstimmungen außerhalb der Gesellschaftsorgane etwa nur zweimal im Jahr, dann tritt in Wahrheit keine Beschleunigung der Entscheidungsprozesse ein, sondern ein u. U. im Vergleich zum heutigen Status sogar zeitlich verlängerter Willensbildungsprozess.

bb) Zentrales und öffentlich wahrnehmbares, identitätsstiftendes Organ

Vergleichbar ist der Befund, soweit das Fehlen eines Organs betroffen ist, das öffentlich als Entscheidungsinstanz der KielRegion wahrgenommen und auf diese Weise eine regionale Identität stiften kann.

Mit der bestehenden Rechtsform GmbH lässt sich ein solches Organ nicht vereinbaren, weil die Vielzahl von Entscheidungsorganen (Geschäftsführung, Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat) kommunalrechtlich vorgezeichnet ist und jedenfalls für die KielRegion GmbH in ihrem jetzigen Zuschnitt keine Abkehr hiervon realistisch erscheint.

Würde man den Versuch unternehmen, ein weiteres Organ oder eine Art Beirat auf der Ebene der KielRegion GmbH zu installieren, so ginge hiervon voraussichtlich auch nicht

die vermisste identitätsstiftende Wirkung aus. Denn ein solches weiteres Organ hätte ja – verglichen mit den gesellschaftsrechtlich maßgeblichen Organen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat – keine originären eigenen Kompetenzen und Entscheidungsbefugnisse.

Ein Gremium, in dem keine bedeutenden Entscheidungen getroffen werden, ist voraussichtlich kaum geeignet, um öffentlich stärker wahrgenommen zu werden, die Profilbildung zu unterstützen und die Herausbildung einer regionalen Identität zu fördern.

cc) Verstetigung der Finanzierung

Der bei der Aufzählung der Schwächen oben zuletzt genannte Aspekt, dass bisher die Finanzierung für die Aktivitäten der KielRegion GmbH als unstet und nicht nachhaltig erscheint, lässt sich auch bei weiterem Festhalten an der Rechtsform GmbH spürbar positiv beeinflussen.

Bislang basiert die Finanzierung der Aktivitäten der KielRegion GmbH ja im wesentlichen auf zwei Säulen:

- ▶ Teilweise vereinnahmt die KielRegion GmbH selbst öffentliche Zuschüsse von Dritten, also etwa Mittel von Land, Bund oder EU.
- ▶ Der größere Teil des Budgets, darunter auch Mittel, mit denen der bei Zuwendungen regelmäßig erforderliche Eigenanteil des Zuwendungsempfängers gedeckt wird, stammt von den Gesellschaftern, die in § 13 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags vereinbart haben, entsprechend der Höhe ihrer Beteiligung die Verluste der Gesellschaft auszugleichen, soweit sie im Wirtschaftsplan so veranschlagt wurden.

Insgesamt wird die Finanzierung bisher als nicht genügend verstetigt und verlässlich bewertet, weswegen ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nur befristet beschäftigt wird.

Der derzeit geregelte Mechanismus, um die Gesellschaft mit Mitteln der Gesellschafter anteilig zu finanzieren, ist allerdings nicht der einzig denkbare Modus.

Alternativ zum derzeit praktizierten anteiligen Verlustausgleich wäre denkbar, dass die Gesellschafter vereinbaren, der KielRegion GmbH ein für einen mehrjährigen Zeitraum festgelegtes oder vertraglich vorab nach vereinbarten Kriterien bestimmbares Budget zukommen zu lassen. Auf diese Weise würde die Gesellschaft in einem stärkeren Umfang Planungssicherheit erhalten und könnte mit einem prognostizierbaren Budget ihre eigenen Aktivitäten planen. Aus der Perspektive der Gesellschaft wäre dies voraussichtlich eine spürbare Verbesserung verglichen mit dem heutigen Status, wenngleich festzuhalten ist, dass das Maß an finanzieller Eigenständigkeit bei der Rechtsform Zweckverband noch größer ausgeprägt bzw. ausprägbarer wäre,

hierzu sogleich unten.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass bei der näheren Ausgestaltung eines solchen Finanzierungsmodus steuer- und beihilferechtliche Anforderungen zu beachten sind. Dies gilt allerdings auch für die derzeit praktizierte Finanzierung über den anteiligen Verlustausgleich.

4. Zwischenergebnis zur Eignung der optimierten GmbH

Als Fazit ist daher festzuhalten:

Die im Zuge des Strategieprozesses identifizierten Schwächen lassen sich mit einer organisatorisch optimierten GmbH, also bei Beibehaltung der jetzigen Rechtsform der KielRegion, nur teilweise und unvollständig ausräumen.

- ▶ Die als zerklüftet empfundenen Gremienzuständigkeiten und komplexen eher zeitaufwändigen Entscheidungsprozesse lassen sich nur in geringem Umfang verändern. Soweit solche Veränderungen möglich erscheinen, würden sie zudem dazu führen, dass die Entscheidungsfindung noch stärker aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit entrückt würde; sie würde zugleich ihrem Charakter nach informeller. Ferner würde das Risiko bestehen, dass diese informellen Abstimmungen auch von den Ressourcen der Gesellschaft entkoppelt würden.
- ▶ Ein herausgehobenes öffentlich stärker wahrnehmbares profiliertes und zur regionalen Identitätsbildung beitragendes Entscheidungsorgan lässt sich angesichts

der Schranken des Kommunalwirtschaftsrecht bei Beibehaltung der Rechtsform GmbH nicht bilden.

- ▶ Die Finanzierung der KielRegion so zu verändern, dass die eigene finanzielle Ausstattung für die KielRegion GmbH in stärkerem Umfang als bisher planbar und verlässlich wäre, ist auch mit Beibehaltung der Rechtsform GmbH möglich.

II. Zweckverband nach den §§ 2 bis 17 b GkZ

Wir dürfen zunächst den rechtlichen Charakter des Zweckverbandes darstellen, bevor darauf einzugehen ist, inwieweit die Verbandsmitglieder Spielräume haben für die Ausgestaltung der Willensbildung innerhalb des Zweckverbands und der sonstigen inneren Organisation. Ferner ist kurz auf die Finanzierung von Zweckverbänden einzugehen. Schließlich dürfen wir beleuchten, inwieweit die im Zuge des Strategieprozesses identifizierten Mängel innerhalb der bestehenden Rechtsform GmbH mithilfe der Zusammenarbeit in einem Zweckverband abgestellt oder reduziert werden könnten.

1. Rechtlicher Charakter des Zweckverbands, Aufgabenträgerschaft

Der Zweckverband ist nach § 4 GkZ Körperschaft des öffentlichen Rechts ohne Gebietshoheit. Damit ist zugleich geklärt, dass der Zweckverband – insoweit vergleichbar der GmbH – eine verselbständigte juristische Person ist. Im Unterschied zur Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist sein Gepräge allerdings öffentlich-rechtlich. Er ist juristische Person des öffentlichen Rechts.

Unter den verschiedenen heute bestehenden Rechtsformen für die kommunale Zusammenarbeit ist der Zweckverband gewissermaßen die Urform mit der längsten Verwaltungs- und Rechtstradition. Seine Wurzeln reichen zurück bis in das 19. Jahrhundert. Die Rechtsform ist also langjährig erprobt und schon aus diesem Grund eine eher naheliegende Gestaltungsform für die Kooperation zwischen verschiedenen Kommunen.

Körperschaften öffentlichen Rechts ohne Gebietshoheit zeichnen sich nach § 37 Abs. 1 LVwG dadurch aus, dass sie mitgliederschaftlich verfasst sind und als Verwaltungseinheit Aufgaben der öffentlichen Verwaltung erfüllen.

Mit dem Körperschaftsstatus hat der Zweckverband auch Rechtsfähigkeit. Er ist also selbst Träger von Rechten und Pflichten. Seine Mitglieder übertragen ihm Aufgaben, für die er sodann zuständig ist. Er kann, wenn die Verbandssatzung dies vorsieht, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigen sowie Beamtinnen und Beamte.

Der Zweckverband ist mitgliedschaftlich verfasst. Er wird durch öffentlich-rechtlichen Vertrag seiner Mitglieder errichtet (§ 5 Abs. 1 GkZ). Die Verbandsmitglieder wirken auch dauerhaft und entscheidend an der Willensbildung und Verwaltung des Zweckverbands mit.

Anders als die GmbH ist der nicht ausgerichtet auf einen Unternehmensgegenstand, sondern auf bestimmte Aufgaben, die die Verbandsmitglieder ihm durch den öffentlich-rechtlichen Vertrag und die im Zuge der Gründung von den Mitgliedern vereinbarte Verbandssatzung übertragen.

Die Verbandsmitglieder können dabei auch so vorgehen, dass sie Aufgaben nicht voll delegieren auf den Zweckverband, sondern einen Zweckverband bilden, der zur Aufgabe hat, bestimmte Aufgaben der Mitgliedskommunen lediglich für die Verbandsmitglieder zu erledigen,

Gesetzentwurf der Landesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kommunalverfassungs- und wahlrechtlicher Vorschriften, Landtagsdrucksache 17/1663, S. 66 f.

Bei der vollständigen Aufgabendelegation rückt der Zweckverband gewissermaßen rechtlich an die Stelle des originären Aufgabenträgers. Für die betreffende Aufgabe ist ab dem Zeitpunkt der Aufgabenübertragung dann im Außenverhältnis, also etwa gegenüber den Bürgern oder Aufsichtsbehörden, grundsätzlich allein der Zweckverband verantwortlich. Schaltet man einen Zweckverband dagegen nur als Dienstleister für die Erledigung von Aufgaben ein, so verbleibt die rechtliche Verantwortung und ein regelmäßig größerer Entscheidungsspielraum bei den Verbandsmitgliedern als Aufgabenträgern. Zuweilen spricht man auch von einem „Teilfunktionszweckverband“, um diesen Zustand zu illustrieren.

Zu beachten ist in jedem Fall, dass – sowohl bei einer Aufgabendelegation als auch bei der Einschaltung eines Zweckverbands als bloß mandatiertem Dienstleister – die

Aufgabenbeschreibung genügend klar und trennscharf erfolgen muss. Es genügt also nicht, lediglich Unternehmenszwecke oder Geschäftsfelder vage zu bezeichnen, wie dies bei einer GmbH hinreichen kann,

vgl. Wolf, in Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 2 GkZ, Erl. 4.

Bei den auf den Zweckverband übertragenen Aufgaben muss es sich zudem um öffentliche Aufgaben handeln, die zuvor, also vor der Übertragung, zum Aufgabenbestand der Verbandsmitglieder gehören. Nur insoweit sind sie befugt, einen von ihnen errichteten Zweckverband mit Aufgaben auszustatten.

Nicht erforderlich ist, dass es sich um Verwaltungsaufgaben im engeren Sinne handelt, die stets und zwingend mit Mitteln des öffentlichen Rechts wahrgenommen und erfüllt werden. Positiv ausgedrückt: Auch Selbstverwaltungsaufgaben wie die Wirtschaftsförderung durch Fachkräftesicherung, die regionale Entwicklung und das Regionalmarketing lassen sich durch Kommunen als eigene öffentliche Aufgaben ausprägen und auf Zweckverbände übertragen.

2. Spielräume bei der Ausgestaltung der Verbandsverfassung

Wir dürfen nun die rechtlichen Spielräume beleuchten, die die Verbandsmitglieder bei der Ausgestaltung eines Zweckverbandes für die KielRegion hätten. Dabei ist zunächst auf denkbare Gestaltungsvarianten im Hinblick auf die Aufgabenträgerschaft einzugehen, bevor wir die innere Verfassung des Zweckverbands in den Blick nehmen.

a) Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft konkret für die KielRegion

Konkret ein Zweckverband für die KielRegion könnte in der Weise errichtet werden, dass er in sämtliche Aufgaben eingebunden wird, die derzeit noch Tätigkeitsfeld der KielRegion GmbH sind. Der Zweckverband könnte also die KielRegion GmbH vollständig ersetzen. Alternativ wäre auch denkbar, den Zweckverband zunächst nur mit einer bestimmten Aufgabe zu versehen, etwa um die regionale Kooperation im Zweckverband in der KielRegion zunächst zu erproben. Bei einem solchen Modell würde die KielRegion GmbH zweckmäßigerweise bestehen bleiben. Abhängig von den konkreten Aufgaben, die bei einem solchen Vorgehen in den Zweckverband verlagert würden,

wäre gegebenenfalls auch denkbar, im Rahmen einer solchen Erprobungs- oder Modellphase beim Zweckverband zunächst keine hauptamtlich Beschäftigten anzustellen.

Möglich wäre auch, die Geschäftsanteile an der KielRegion GmbH in die Hände des Zweckverbands zu legen. Einziger Gesellschafter der KielRegion GmbH wäre dann der Zweckverband, der seinerseits von den bisherigen Gesellschaftern der KielRegion GmbH kontrolliert würde.

Die Abstimmung zwischen der GmbH und den Gremien des – dann einzigen – Gesellschafters würde auf diese Weise natürlich erheblich vereinfacht.

Auch die umgekehrte Variante ist theoretisch denkbar. Die KielRegion GmbH könnte neben den Kommunen gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 GkZ Verbandsmitglied eines Zweckverbandes werden.

Diese beiden Varianten erwähnen wir an dieser Stelle aber nur der Vollständigkeit halber. Sie waren bisher nicht Gegenstand der Diskussion und drängen sich auch nicht unmittelbar auf.

b) Ausgestaltung der inneren Verbandsverfassung

Zur Ausgestaltung der Verbandsorgane sowie zur Verbandswillensbildung treffen die Vorschriften des GkZ bestimmte zwingende Regelungen, belassen den Verbandsgliedern im Übrigen aber einen vergleichsweise großen Spielraum.

Verbindlich vorgegeben ist im Gesetz, dass der Zweckverband nach § 8 GkZ eine Verbandsversammlung als oberstes Organ und eine Verbandsvorsteherin oder einen Verbandsvorsteher als Organ für die Verwaltungsleitung hat.

Die Verbandsversammlung ist – insoweit vergleichbar mit Ratsversammlung und Kreistag – im Schwerpunkt ein Willensbildungsorgan, während die Verbandsvorsteherin oder der Verbandsvorsteher die Geschäfte der laufenden Verwaltung des Zweckverbands führt und die Verwaltung leitet.

aa) Zusammensetzung der Verbandsversammlung

Frei gestalten können die Verbandsmitglieder durch die Verbandssatzung aber, indem sie festlegen,

- ▶ ob die Verbandsversammlung nur aus den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern bzw. Landrätinnen und Landräten bestehen soll

oder

- ▶ ob nach § 9 Abs. 1 Satz 3 GkZ weitere Vertreterinnen und Vertreter in die Verbandsversammlung entsendet werden.

Die Zahl der weiteren Vertreterinnen und Vertreter festzulegen liegt im Ermessen der Verbandsmitglieder; spezielle Vorgaben hierfür bestehen nicht,

Wolf, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 9 GkZ, Erläuterung 2.2.1.

Zweckmäßigerweise achtet man bei der Bemessung der Zahl der Vertreterinnen und Vertreter

- ▶ einerseits darauf, die Verbandsversammlung nicht so groß werden zu lassen, dass die Entscheidungsfindung erheblich erschwert und die Gremienorganisation über Gebühr verkompliziert wird,
- ▶ andererseits auf ein hinreichend großes Organ, um eine angemessene politische Repräsentation der verschiedenen Kräfte aus den Selbstverwaltungsgremien der Verbandsmitglieder zu gewährleisten.

Wählbar durch Ratsversammlung und Kreistage sind nicht nur deren eigene Mitglieder, sondern auch andere Personen, die die Wählbarkeitsvoraussetzungen nach § 6 GKWG erfüllen,

Wolf, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 9 GkZ, Erläuterung 2.2.1.

Hierdurch lässt sich eine gewisse Entlastung der Kreistagsabgeordneten bzw. Ratsleute erreichen, wie sie vergleichbar auch angelegt ist bei der Wahl von bürgerlichen Ausschussmitgliedern nach § 46 Abs. 3 GO bzw nach § 41 Abs. 3 KrO.

bb) Differenziertes Stimmgewicht

Soll die Entscheidungsfindung in der Verbandsversammlung möglichst leicht und übersichtlich zu handhaben sein, so empfiehlt sich, den erwünschten differenzierten Einfluss der Verbandsmitglieder auf die Entscheidungen des Zweckverbands als Maßstab für die Bemessung der von den einzelnen Verbandsmitgliedern zu entsendenden Vertreterinnen und Vertreter zu machen. Dann lässt sich das Stimmrecht so ausgestalten, dass jede Vertreterin und jeder Vertreter in der Verbandsversammlung eine Stimme hat.

Rechtlich möglich ist dagegen auch, das Stimmrecht und Stimmgewicht der Verbandsmitglieder unabhängig von der Zahl der jeweils entsendeten Verbandsversammlung auszugestalten. Denn § 5 Abs. 4 Nr. 3 GkZ bestimmt, dass zu den Pflichtbestandteilen der Verbandssatzung Regelungen über

„die Verbandsmitglieder und ihr Stimmrecht“

gehören. Daraus wird abgeleitet, dass die Regelungen in der Verbandssatzung zum Stimmrecht gesondert erfolgen können unabhängig von der Zahl der auf ein Verbandsmitglieder jeweils entfallenden Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung,

Wolf, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 9 GkZ, Erläuterung 4.4.3, S. 41; Erläuterung 7.

Bei der Ausgestaltung der Stimmrechtsgewichte haben die Verbandsmitglieder somit freie Hand. Sie können also nach eigenem Ermessen in der Verbandssatzung

- ▶ sowohl festlegen, wie viele Vertreterinnen und Vertreter die einzelnen Verbandsmitglieder entsenden,

- ▶ als auch bestimmen, wie viele Stimmen in der Verbandsversammlung den einzelnen Verbandsmitgliedern jeweils zukommen.

Wie oben allerdings bereits angedeutet, wird das Verfahren bei Abstimmungen in der Verbandsversammlung natürlich erleichtert, wenn jedes Mitglied der Verbandsversammlung über genau eine Stimme verfügt.

cc) Sitzverteilung unter den Verbandsmitgliedern

Was sodann die Austarierung der Sitz- und Stimmverhältnisse angeht, so besteht ebenfalls in großem Umfang Gestaltungsermessen der Verbandsmitglieder. Es ist also nicht zwingend vorgegeben, die Sitze in der Verbandsversammlung streng nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen der Verbandsmitglieder zu verteilen oder exakt danach, in welchem Umfang die Verbandsmitglieder zur Finanzierung des Zweckverbands beizutragen haben.

Ganz generell ist bei interkommunalen Kooperationen, die sowohl urbane und verdichtet besiedelte Räume umfassen als auch eher ländlich geprägte Bereiche, empfehlenswert, die Kräfteverhältnisse für die interne Willensbildung einer gemeinsamen Kooperationsplattform besonders sorgfältig auszugestalten. Von Seiten derjenigen Kommunen, die weniger dicht besiedelt sind, besteht nicht selten die Befürchtung, dass ihre Interessen sich ansonsten nicht genügend widerspiegeln. Auch umgekehrt sollte eine unverhältnismäßige Beherrschung durch Verbandsmitglieder aus dem Umlandbereich zulasten des oder der Verbandsmitglieder aus urban verdichteten Siedlungsbereichen vermieden werden, um eine langfristig stabile Kooperation zu fördern.

Befürchtungen kleinerer Kooperationspartner, sie würden nur einen kaum wahrnehmbaren Einfluss in einem Zweckverband mit größeren Partnern erhalten, kann man Rechnung tragen, indem man die Verteilung der Sitze einer Verbandsversammlung zwar grundsätzlich am Verhältnis der Einwohnerzahlen der Verbandsmitglieder ausrichtet, zusätzlich aber jedes Verbandsmitglied eine bestimmte Anzahl von Sitzen gewissermaßen als Grund- oder Sockelmandate erhält.

Eine solche Ausgestaltung hat – neben dem schon erwähnten Schutz der Interessen kleinerer Kooperationspartner – zudem noch einen weiteren Vorteil, nämlich

- ▶ die Förderung eines spiegelbildlichen Abbilds der politischen Mehrheitsverhältnisse in den Organen der Verbandsmitglieder
- ▶ bei gleichzeitiger Begrenzung der Organgröße.

Wie oben bereits erläutert ist die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister bzw. die Landrätin oder der Landrat eines jeden Verbandsmitglieds kraft Amtes Mitglied der Verbandsversammlung. Die weiteren Vertreterinnen und Vertreter werden nach § 9 Abs. 2 GkZ durch die Kreistage bzw. Gemeindevertretungen gewählt. Für die Einzelheiten der Wahl verweist § 9 Abs. 2 Satz 3 GkZ auf § 46 Abs. 1 und § 40 GO, die entsprechend anzuwenden sind. Hier ist insbesondere § 46 Abs. 1 GO von Interesse. Nach § 46 Abs. 1 Satz 1 GO kann jede Fraktion verlangen, dass die Mitglieder eines Ausschusses durch Verhältniswahl gewählt werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Ausschüsse grundsätzlich die Mehrheitsverhältnisse in Gemeindevertretung oder Kreistag grob maßstabsgetreu nachzeichnen. Durch die entsprechende Anwendung auch für die Wahl der weiteren Vertreterinnen und Vertreter eines Verbandsmitglieds in der Verbandsversammlung können auch die kleineren Fraktionen aus den Kreistagen bzw. Gemeindevertretungen der Verbandsmitglieder Sitz und Stimme in der Verbandsversammlung eines Zweckverbandes erhalten. Die Bestimmung schützt also auch für die Vertretung der Kommune im Zweckverband die Rechte der kleineren Fraktionen und sorgt auf diese Weise dafür, dass die Verbandsversammlung politisch pluralistischer zusammengesetzt ist.

Dieses Ziel ist allerdings für die Verbandsversammlung schwerer zu erreichen, wenn gleichzeitig die Zahl der Mitglieder der Verbandsversammlung nicht zu groß werden soll und größere Unterschiede bestehen zwischen den Zahlen der auf die einzelnen Verbandsmitglieder entfallenden Vertreterinnen und Vertreter. In einem solchen Fall kann die Zahl der auf die kleineren Verbandsmitglieder entfallenden Mitglieder der Verbandsversammlung so klein werden, dass eine nach den Mehrheitsverhältnissen in Kreistag oder Ratsversammlung ausgerichtete proportionale Besetzung der Sitze nur noch eingeschränkt funktioniert.

Dies dürfen wir nachstehend an einem Beispiel festmachen, wobei wir jeweils die Einwohnerzahlen zum Stichtag 31.12.2021 zugrundegelegt haben.

Würde man in der Verbandssatzung eines Zweckverbandes aus Landeshauptstadt Kiel, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Plön vorsehen, dass die Zahl der weiteren Sitze insgesamt 40 beträgt und genau proportional nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen auf die Verbandsmitglieder verteilt werden soll, so würde sich gerundet folgende Verteilung der weiteren Sitze ergeben:

Kiel: 15 weitere Sitze,

Rendsburg-Eckernförde: 17 weitere Sitze,

Plön: 8 weitere Sitze.

Mit 8 vom Kreistag Plön zu wählenden weiteren Vertreterinnen und Vertretern wäre zwar noch in gewissem Umfang eine pluralistische und näherungsweise spiegelbildlich die Mehrheitsverhältnisse nachzeichnende Wahl möglich. Gleichzeitig wäre eine Verbandsversammlung mit – einschließlich des Oberbürgermeisters und der Landrätin bzw. des Landrats – 43 Mitgliedern gemessen an den bisherigen und sich abzeichnenden Aufgaben der KielRegion und der Zahl der bislang ja nur drei Verbandsmitglieder recht groß bemessen.

Auch mit einem verglichen damit spürbar kleinerem Zuschnitt der Verbandsversammlung ließe sich die Zahl von 8 weiteren vom Plöner Kreistag zu wählenden Vertreterinnen und Vertreter erreichen, ohne dass die Verzerrung des Einflusses der einzelnen Verbandsmitglieder zu groß würde. Sieht man nämlich beispielsweise insgesamt 34 zu wählende weitere Vertreterinnen und Vertreter vor, von denen jeweils 3 als „Sockelsitze“ auf jedes Verbandsmitglied entfallen und 25 nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen auf die Verbandsmitglieder verteilt werden, so würde sich gerundet folgende Verteilung der weiteren Sitze auf die Verbandsmitglieder ergeben:

Kiel: 12 weitere Sitze,

Rendsburg-Eckernförde: 14 weitere Sitze,

Plön: 8 weitere Sitze.

Unter Berücksichtigung der verwaltungsleitenden Organe hätte die Verbandsversammlung mit diesem Zuschnitt 37 Sitze, von denen auf

Kiel: 13 Sitze,

Rendsburg-Eckernförde: 15 Sitze und

Plön: 9 Sitze

entfallen würden.

Die Verteilung der jeweils drei Sockelmandate für jedes Verbandsmitglied würde verglichen mit einer Zusammensetzung der Verbandsversammlung allein nach Einwohnerzahlen die Repräsentation in der Verbandsversammlung natürlich in gewissem Umfang verschieben und zwar zugunsten des Kreises Plön und somit andererseits zu Lasten von Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt Kiel. Das unterschiedliche Gewicht der Verbandsmitglieder bliebe allerdings gleichwohl sichtbar und hätte auch praktische Konsequenzen. Sowohl bei einer Verteilung der weiteren Sitze allein nach Bevölkerungszahlen als auch bei der eben beispielhaft dargestellten Variante mit Sockelmandaten hätte keines der Verbandsmitglieder in der Verbandsversammlung allein die Mehrheit der Sitze. Die deutlich größeren Verbandsmitglieder Kiel und Rendsburg-Eckernförde hätten zudem auch bei einer Sitzverteilung mit Sockelmandaten noch ein sichtbar und bedeutend größeres Gewicht in der Verbandsversammlung als das nach Einwohnerzahlen deutlich kleinere Verbandsmitglied Kreis Plön. Mit anderen Worten würde ein solches Vorgehen zwar zu einer gewissen Verschiebung der Stimmgewichte führen, die Verhältnisse andererseits aber gemessen an den Einwohnerzahlen auch nicht auf den Kopf stellen.

dd) Rechtlicher Charakter des Mandats in der Verbandsversammlung; Sitzungsöffentlichkeit

Kennzeichnend für das Mandat der Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung ist, dass diese nicht einem allumfassenden Weisungsrecht der Verbandsmitglieder unterliegen, sondern nach § 9 Abs. 6 Satz 1 GkZ ein grundsätzlich freies Mandat ausüben, ähnlich wie dies bei Kreistagsabgeordneten oder Gemeindevertretern der Fall ist.

Hierin liegt ein ganz wesentlicher Unterschied zwischen dem Status der Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung und der rechtlichen Stellung von kommunal bestellten Vertretern in Gesellschaften, die nicht über ein freies Mandat verfügen, sondern nach Maßgabe von § 25 Abs. 1 GO für ihre gesamte Tätigkeit die Weisungen der Gemeinde bzw. des Kreises befolgen müssen.

Als Ausnahme vom Grundsatz des freien Mandats in der Verbandsversammlung bestimmt § 9 Abs. 6 Satz 2 GkZ, dass die Verbandsmitglieder den Vertreterinnen und Vertretern in der Verbandsversammlung in bestimmten gesetzlich einzelnen aufgezählten Angelegenheiten Weisungen erteilen können. Dies sind konkret im Gesetz genannte grundlegend bedeutende Entscheidungen in den Angelegenheiten des Zweckverbandes sowie solche Entscheidungen, die sich finanziell auf die Verbandsmitglieder auswirken können.

Ferner wird das Wirken der Verbandsversammlung davon geprägt, dass sie wie ein Kreistag oder eine Ratsversammlung gemäß § 5 Abs. 6 GkZ in Verbindung mit § 35 GO grundsätzlich öffentlich tagt. Der Ausschluss der Öffentlichkeit ist nur durch Beschluss im Einzelfall nach § 35 Abs. 2 GO möglich und dies auch nur unter den Voraussetzungen nach § 35 Abs. 1 Satz 2 GO, also wenn überwiegende Belange des öffentlichen Wohls oder berechnigte Interessen Einzelner es erfordern.

ee) Abgrenzung der Entscheidungszuständigkeiten zwischen Verbandsversammlung und Verbandsvorsteher

Grundsätzlich fallen nach § 10 Satz 1 GkZ alle für den Zweckverband wichtigen Entscheidungen und die Überwachung von deren Durchführung in die Kompetenz der Verbandsversammlung. Die Verbandsversammlung kann Entscheidungszuständigkeiten allerdings auf die Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher übertragen, soweit nicht § 10 Satz 2 Hs. 2 GkZ in Verbindung mit § 28 GO für bestimmte Entscheidungsgegenstände die Übertragung ausschließt.

ff) Zweckmäßige Ausgestaltung der Verbandsverfassung bei Beibehaltung der GmbH

Als eine der Varianten, die für eine organisatorische Umgestaltung derzeit erwogen werden, kommt ja in Betracht, die Rechtsform Zweckverband für einen begrenzten

überschaubaren Aufgabenbereich zunächst gewissermaßen nur zu erproben. Hierbei bliebe die KielRegion GmbH zunächst weiterhin bestehen.

Es wäre dann zu überlegen, in welchem Umfang der parallel errichtete Zweckverband personelle Ressourcen benötigen würde oder ob stattdessen beschäftigte der KielRegion GmbH auch im Rahmen der Verbandsaufgaben tätig werden könnten.

Die Spielräume, die das GkZ den Verbandsmitgliedern für die Ausgestaltung der Verbandsverfassung lässt, könnten ebenfalls genutzt werden, um sachgerecht auf den Pilotcharakter eines solchen Zweckverbandes zu reagieren. So wäre es beispielsweise denkbar, schon in der Verbandssatzung gemäß § 13 Abs. 3 Satz 2 GkZ vorzusehen, dass der Zweckverband keine Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt.

Bei einem solchen Zweckverband wäre es voraussichtlich ferner zweckmäßig, den Zweckverband von einer ehrenamtlichen Verbandsvorsteherin oder einem ehrenamtlichen Verbandsvorsteher leiten zu lassen (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GkZ).

Die Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte eines solchen Zweckverbandes, der nicht über eine eigene Verwaltung verfügt, kann durch Regelung in der Verbandssatzung gemäß § 13 Abs. 4 GkZ in Verbindung mit § 23 Amtsordnung einem der Verbandsmitglieder übertragen werden.

3. Finanzierung

Zweckverbände können sich finanzieren durch Entgelte für Leistungen, die sie gegenüber Dritten erbringen sowie bei Wahrnehmung hoheitliche Aufgaben auch über Gebühren und Beiträge.

Aus der Rechtsform selbst folgen im Vergleich zur Gesellschaft mit beschränkter Haftung keine Mehrkosten. Allenfalls im Vergleich zu privatrechtlich verfassten Gesellschaften, die nicht tarifgebunden oder nach anderen Tarifverträgen gebunden sind als kommunale Körperschaften des öffentlichen Rechts sind Personalmehrkosten denkbar. Die Beschäftigten der KielRegion GmbH werden allerdings schon heute in Anlehnung an den TVöD bezahlt, so dass die Änderung der Rechtsform auf die Personalkosten keine signifikanten Auswirkungen haben dürften.

Als weitere Finanzierungsquelle kommen öffentliche Förderprogramme in Betracht, auch soweit sie sich ausschließlich an kommunale Körperschaften richten. Denn der Zweckverband gehört zu diesen.

Auch Zuweisungen nach dem Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein (Finanzausgleichsgesetz – FAG) kommen als Finanzierungsquelle eines Zweckverbandes für die KielRegion in Frage. Denn das FAG erwähnt Zweckverbände als Empfänger von Zweckzuweisungen in den §§ 2 Abs. 2 sowie 18 bis 26 FAG. Zweckverbände sind namentlich nach § 19 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 FAG berechtigt, Mittel aus dem Kommunalen Investitionsfonds zu erhalten.

Soweit diese vom Zweckverband selbst generierten Mittel nicht ausreichen, um den Finanzbedarf des Zweckverbandes zu decken, kommt die Erhebung von Verbandsumlagen nach § 15 Abs. 1, Abs. 2 GkZ in Betracht.

Zur näheren Ausgestaltung des Umlagemaßstabs können die Verbandsmitglieder unter Zweckverband eigene Bestimmungen in der Verbandssatzung treffen. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 Hs. 2 GkZ soll sich der Umlagemaßstab nach dem Verhältnis des Nutzens der Verbandsmitglieder richten. Mit einem höheren Nutzen aus der Verbandstätigkeit für ein bestimmtes Verbandsmitglied soll also eine höhere Umlagebelastung einhergehen.

Über die nähere Ausgestaltung der Regelungen zur Verbandsumlage und zum Umlagemaßstab entscheiden zunächst initial die Verbandsmitglieder, indem sie eine bestimmte Fassung der Verbandssatzung ja im Zuge der Gründung des Zweckverbandes vereinbaren. Die Verbandsmitglieder selbst haben an dieser Stelle also die alleinige Entscheidungskompetenz über die nähere Ausgestaltung. Steht später die Änderung der Verbandssatzung an, so entscheidet hierüber zunächst auch die Verbandsversammlung.

Der Zweckverband ist an dieser Stelle also in gewisser Weise autonomer als eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, weil er selbst die Grundlagen dafür legen kann, dass und in welchem Umfang seine Verbandsmitglieder Finanzmittel zur Deckung seines Bedarfs aufbringen müssen.

Da die Vorschriften in der Verbandssatzung über den Umlagemaßstab in besonderem Maße die wirtschaftlichen Interessen der Verbandsmitglieder berühren, sieht das GkZ verschiedene Maßgaben zum Schutz der Interessen der Verbandsmitglieder vor. Will der Zweckverband später nach seiner Errichtung die Satzungsbestimmungen über den Umlagemaßstab ändern, so sind solche Satzungsänderungen nach § 16 Satz 1 GkZ genehmigungsbedürftig. Ohne Genehmigung des Innenministeriums als Kommunalaufsichtsbehörde kann der Zweckverband solche Änderungen also nicht vornehmen.

Ferner genügt für solche Satzungsänderungen nicht die einfache Mehrheit in der Verbandsversammlung, sondern § 16 Satz 2 GkZ sieht ein Quorum von zwei Dritteln der satzungsmäßigen Stimmenzahl der Verbandsversammlung vor. Zudem gehört die Entscheidung der Verbandsversammlung über die Festsetzung von Umlagen, wie oben bereits dargestellt, zu denjenigen Entscheidungen, bei denen die Verbandsmitglieder den von ihnen entsandten Vertreterinnen und Vertretern nach § 9 Abs. 6 Satz 2 Nr. 5 GkZ Weisungen über die Abstimmung in der Verbandsversammlung erteilen können. Die Verbandsmitglieder werden also effektiv davor geschützt, dass die Verbandsorgane die wirtschaftliche Belastung der Verbandsmitglieder ohne Rücksicht auf die Interessen oder die Finanzkraft der für die Finanzierung verantwortlichen Verbandsmitglieder erhöhen.

§ 16 Satz 3 GkZ gestattet, dass die Verbandssatzung über diese Hürden hinaus Satzungsänderungen zum Umlagemaßstab von der Zustimmung einzelner oder aller Verbandsmitglieder abhängig macht. Hiermit ist nicht die Zustimmung der Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung gemeint, sondern die gesondert erklärte Zustimmung der Körperschaften selbst, die Mitglied im Zweckverband sind. Über die Zustimmung zu diesen für die Verbandsmitglieder bedeutenderen Satzungsänderungen entscheidet dann also nicht nur die Verbandsversammlung des Zweckverbands, sondern zusätzlich die Kreistage bzw. die Ratsversammlung,

Wolf, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 16 GkZ, Erläuterung 1.2.2.

Schließlich ist zur Finanzierung des Zweckverbands der Vollständigkeit halber noch zu erwähnen, dass die Zweckverbandsmitglieder für die Schulden und sonstigen Pflichten

des Zweckverbands in stärkerem Umfang eintreten müssen als dies bei der GmbH der Fall ist. Gesellschafter einer GmbH sind grundsätzlich – nämlich außer bei eigenem Fehlverhalten – davor geschützt, für Verbindlichkeiten der Gesellschaft in Anspruch genommen zu werden. Sie riskieren also bei entsprechender Ausgestaltung maximal ihre Einlage auf das Stammkapital.

Die Mitglieder eines Zweckverbands haften auch nicht direkt für dessen Verbindlichkeiten und sonstige Pflichten; denn es fehlt im Gesetz an einer Haftungserstreckung auf die Verbandsmitglieder. Allerdings sind die Verbandsmitglieder in der Pflicht, den Zweckverband während seiner Existenz mit genügenden finanziellen Mitteln auszustatten und sie müssen ihn im Zuge der Aufhebung des Zweckverbands ordnungsgemäß abwickeln. Hierzu gehört es, die etwaigen Beamtinnen und Beamten des Zweckverbandes nach Maßgabe von § 13 Abs. 3 Satz 3 GkZ zu übernehmen sowie die Arbeitsverhältnisse aufzuheben, zu kündigen oder ebenfalls auf die Verbandsmitglieder überzuleiten,

vgl. Wolf, in Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 13 GkZ, Erl. 3; § 17 GkZ, Erl. 3.3.

Im Zuge der Abwicklung eines aufgehobenen Zweckverbands sind dessen Mitglieder zudem verpflichtet, die Verbindlichkeiten und sonstigen Pflichten des Zweckverbands zu erfüllen bzw. anteilig als eigene Pflichten zu übernehmen, soweit eine Erfüllung im Zuge der Liquidation nicht gelingt,

vgl. Wolf, in Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 17 GkZ, Erläuterung 3.2.

Nimmt man allein das rechtliche Haftungsrisiko in den Blick, so ist die Position der Kommunen als Gesellschafter einer GmbH etwas günstiger im Vergleich zu derjenigen als Mitglied in einem Zweckverband. Dies wird allerdings wiederum relativiert dadurch, dass der Zweckverband gemäß § 20 GkZ direkt der Aufsicht durch die Kommunalaufsicht unterliegt.

In der Gesamtschau zeigen diese Regelungen also,

- ▶ dass zwar einerseits der Zweckverband selbst darüber entscheiden kann, in welchem Umfang die Verbandsmitglieder finanzielle Mittel für ihn aufzubringen haben,
- ▶ dass aber gleichzeitig schon im Gesetz selbst mehrere Vorgaben zum Schutz der Verbandsmitglieder und ihrer Interessen bei dieser Entscheidung gemacht werden, insbesondere indem die Verbandsmitglieder den von ihnen entsandten Vertreterinnen und Vertretern Weisungen erteilen können im Hinblick auf die Entscheidung über Verbandsumlagen

und

- ▶ dass schließlich die Verbandssatzung noch weitere Hürden zur Wahrung der Interessen der Verbandsmitglieder bei Entscheidungen über deren finanzielle Belastung vorsehen kann, nämlich Zustimmungsvorbehalte zugunsten einzelner oder aller Verbandsmitglieder selbst, soweit es um Änderungen der Satzungsbestimmungen über den Umlagemaßstab geht.

4. **Behebung von bislang identifizierten Mängeln durch die Rechtsform Zweckverband**

Als Zwischenfazit zur Rechtsform des Zweckverbands dürfen wir nun beleuchten, inwieweit die im Zuge des Strategieprozesses ausgemachten Mängel und Missstände mit der Änderung der Rechtsform für die Kooperation der KielRegion von einer GmbH zu einem Zweckverband abgemildert oder beseitigt würden.

Die derzeit als zu groß und unübersichtlich empfundene **Gremienstruktur und die komplizierteren Entscheidungsprozesse** würden aus unserer Sicht durch den Zweckverband in ganz erheblichem Umfang verbessert. Im Rahmen seiner Aufgaben würde der Zweckverband mit seinen Organen künftig alle Entscheidungen selbst treffen. Die Kreistage und die Ratsversammlung wären in diese Entscheidungen eingebunden, indem sie natürlich die weiteren Vertreterinnen und Vertreter für die Verbandsversammlung wählen und zu einzelnen gesetzlich festgelegten konkreten Gegenständen den Vertreterinnen und Vertretern auch Weisungen erteilen könnten. Außerdem wären die Kreistage und die Ratsversammlung dazu berufen, über die Erteilung oder Versagung von Zustimmungen zu bestimmten Beschlüssen der Verbandsversammlung zu

entscheiden, die besonders bedeutsam oder wirtschaftlich für die Verbandsmitglieder risikoträchtig sind.

Es gäbe auf der Ebene des Zweckverbandes zwei zwingend vorgegebene Organe, nämlich die Verbandsversammlung und die Verbandsvorsteherin bzw. den Verbandsvorsteher. Die auf einzelne Entscheidungen bezogene Verflechtung und Abstimmung zwischen den Organen der bisherigen Gesellschafter und der KielRegion GmbH würde bei der Kooperation in der Rechtsform des Zweckverbandes erheblich reduziert werden.

Zugleich bestünde mit der Verbandsversammlung ein **zentrales öffentlich wahrnehmbares Entscheidungsorgan**. Die Verbandsversammlung tagt grundsätzlich öffentlich. Auch dies vergrößert die Chance, dass sie als Organ öffentlich wahrgenommen würde und damit auch Aufmerksamkeit auf die KielRegion selbst lenken könnte. Ein öffentlich tagendes Organ steht regelmäßig stärker im Fokus der Presseberichterstattung und rückt dadurch typischerweise auch stärker in das allgemeine Bewusstsein. Eine von den Kreistagen und der Ratsversammlung gewählte Verbandsversammlung wäre schließlich voraussichtlich pluralistisch-politisch besetzt und würde auf diese Weise mittelbar die Bürgerinnen und Bürger in allen Kommunen der KielRegion direkter repräsentieren können. Mit einer solchen organisatorisch-rechtlichen Aufstellung der Kooperation könnten unter Umständen die Chancen vergrößert werden, dass Bevölkerung, Institutionen und Wirtschaft im Gebiet der kooperierenden Kommunen eine regionale Identität ausprägen.

Mit der Einwerbung von für kommunale Körperschaften bestimmten Fördermitteln und über Verbandsumlagen seiner Verbandsmitglieder könnten die Kooperationspartner die **Finanzierung der regionalen Zusammenarbeit verstetigen**. Ein Zweckverband könnte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unmittelbar als kommunaler Arbeitgeber unbefristet bzw. – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – befristet beschäftigen.

III. **Gemeinsame AöR nach § 19 b GkZ**

Nicht so sehr im Fokus der Überlegungen für eine künftige Rechtsform für die Kooperation in der KielRegion steht derzeit das gemeinsame Kommunalunternehmen nach § 19 b ff. GkZ, also eine von den bisherigen Gesellschaftern der KielRegion GmbH getragene Anstalt des öffentlichen Rechts.

Die Rechtsform erscheint eher geeignet für entweder unternehmerisch-betriebsartig geprägte Arbeits- und Aufgabenfelder oder für solche interkommunalen Kooperationen, bei denen eher straffe schlanke Entscheidungen auf Arbeitsebene getroffen werden sollen ohne eine pluralistisch-politisch geprägte Gremienstruktur. Typischerweise werden Anstalten des öffentlichen Rechts daher für eher technisch oder wirtschaftlich charakterisierte Aufgaben gegründet, wie etwa die Abwasserbeseitigung, den Rettungsdienst oder auch den Betrieb von Kultur- und Bildungseinrichtungen. Erheblich seltener wird die Rechtsform des gemeinsamen Kommunalunternehmens gewählt für Aufgaben, bei denen in größerem Umfang autonome Ermessensentscheidungen über die Aktivitäten oder die Modalitäten der Aufgabenerfüllung anstehen.

Der Vollständigkeit halber stellen wir nachstehend nur kurz die wesentlichen rechtlichen Charakteristika der gemeinsam getragenen AöR dar und erläutern insbesondere, inwieweit sie sich von Zweckverband und GmbH unterscheidet.

Gemeinsame Kommunalunternehmen nach § 19 b bis § 19 d GkZ sind Anstalten des öffentlichen Rechts, die von Gemeinden, Kreisen, Ämtern oder Zweckverbänden durch öffentlich-rechtlichen Vertrag errichtet werden. Sie haben mindestens zwei Anstaltsträger.

Gemeinsame Kommunalunternehmen ähneln in gewisser Weise der Gesellschaft mit beschränkter Haftung bzw. allgemein privatrechtlich verfassten Kapitalgesellschaften. Die Trägerschaft ist ähnlich der Gesellschafterstellung in GmbH oder Aktiengesellschaft ausgestaltet. Kennzeichnend ist die Aufbringung von Stammkapital durch die Anstaltsträger. Die anteilige Höhe der Beteiligung der einzelnen Träger wird wie bei privatrechtlich verfassten Gesellschaften durch die individuelle Stammeinlage im Verhältnis zum Gesamtstammkapital ausgedrückt.

Organe der gemeinsam getragenen AöR sind Verwaltungsrat und Vorstand. Der Vorstand leitet nach § 3 Abs. 1 Satz 1 KUVVO das Kommunalunternehmen grundsätzlich eigenverantwortlich. Insoweit besteht also ein gewichtiger Unterschied zur GmbH, bei der die Gesellschafter gegenüber der Geschäftsführung, wie oben bereits erläutert, umfassend weisungsbefugt sind. Gleichzeitig kann die Anstalt des öffentlichen Rechts aber durch Ausgestaltung in der Organisationssatzung in gewissem Umfang an die

GmbH angenähert werden, indem Entscheidungsgegenstände nach § 4 Abs. 2 Satz 5 KUVVO in die Zuständigkeit des Verwaltungsrats gelegt werden.

Verglichen mit dem Zweckverband hat die gemeinsam getragene Anstalt ein in gewisser Weise gesellschaftsähnliches und unternehmerisches Gepräge. Dies wird etwa daran deutlich, dass der Verwaltungsrat nicht aus gewählten Mandatsträgern besteht, wie dies bei der Versammlung des Zweckverbands der Fall ist. Vielmehr werden die Mitglieder des Verwaltungsrats nach § 4 Abs. 4 KUVVO von den Gemeindevertretungen bzw. Kreistagen der Anstaltsträger bestellt. Aus diesem Grund findet auch keine Verhältniswahl statt. Auch wenn ein Anstaltsträger mehrere Vertreterinnen oder Vertreter in den Verwaltungsrat entsenden kann, genügt für die Bestellung einer jeden Vertreterin oder eines jeden Vertreters die Mehrheit der Stimmen nach § 39 Abs. 1 GO. Sofern nicht die jeweilige Mehrheit in Kreistag oder Gemeindevertretung entsprechende Zugeständnisse macht, ist folglich die Besetzung des Verwaltungsrats auch nicht pluralistisch und spiegelbildlich zu den Mehrheitsverhältnissen in Kreistag oder Ratsversammlung. Die §§ 40 und 46 Abs. 1 GO finden insoweit anders als bei der Besetzung von Ausschüssen und der Wahl von Vertreterinnen und Vertretern für eine Versammlung keine Anwendung.

Es gibt im Verwaltungsrat der Anstalt anders als in der Versammlung des Zweckverbands auch kein freies politisches Mandat der Vertreterinnen und Vertreter der Träger. Vielmehr unterliegen diese vollumfänglich dem Weisungsrecht der Anstaltsträger nach § 25 Abs. 1 GO bzw. nach § 19 Abs. 1 KrO in Verbindung mit § 25 Abs. 1 GO sowie nach § 27 Abs. 2 Satz 1 KrO in Verbindung mit § 25 Abs. 1 GO.

Schließlich unterscheiden sich Zweckverband und gemeinsam getragene Anstalt dadurch, dass die Versammlung des Zweckverbands grundsätzlich öffentlich tagt (§ 5 Abs. 6 GkZ in Verbindung mit § 35 GO), während der Verwaltungsrat des gemeinsamen Kommunalunternehmens im Regelfall nicht öffentlich tagt, außer bei der Behandlung von Abgabensatzungen (§ 4 Abs. 2 Satz 4 KUVVO).

Auch dies schärft das Profil der gemeinsam getragenen AöR als tendenziell unternehmensartig geprägter Rechtsform.

Wegen all dieser Charakteristika kommt eine Anstalt öffentlichen Rechts als Plattform für eine verstetigte und eher noch verfestigte Kooperation zwischen Stadt und Umland in der KielRegion wohl weniger gut in Frage. Anders wäre dies ggf. zu beurteilen, wenn die Stadt-Umland-Zusammenarbeit sich auf eng zugeschnittene bestimmte Aufgabefelder beschränken würde, die eher unternehmensartig geprägt sind. Zu denken wäre beispielhaft etwa an die Vermarktung von Gewerbeflächen.

C. Perspektive zur Weiterentwicklung der verschiedenen Rechtsformen

Die Untersuchung des Geographischen Instituts der Universität Kiel im Zuge des Strategieprozess KielRegion 2030 hat unter anderem in den Blick genommen, inwieweit die verschiedenen denkbaren Rechtsformen der kommunalen Zusammenarbeit sich künftig weiter entwickeln lassen würden. Hierbei geht es insbesondere um die Tauglichkeit verschiedener Rechtsformen für die Intensivierung der Zusammenarbeit. Als Varianten einer solchen Intensivierung ist rechtlich etwa vorstellbar, der KielRegion künftig bestimmte kommunale Aufgaben zu übertragen.

Denken könnte man insoweit etwa an die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) oder bauleitplanerische Aufgaben für bestimmte abgegrenzte Teilgebiete der KielRegion.

Außerdem kommt eine Weiterentwicklung und Veränderung der regionalen Kooperationen dadurch in Frage, dass neben der Landeshauptstadt Kiel und den beiden Kreisen weitere kommunale Partner hinzutreten.

I. Rechtliche Weiterentwicklung mit der Rechtsform GmbH

Die bestehende KielRegion GmbH kann nicht in der Weise weiterentwickelt werden, dass ihr Aufgaben der öffentlichen Verwaltung in der Weise übertragen werden, dass die Aufgabe durch die KielRegion GmbH öffentlich-rechtlich wahrgenommen wird. Denn eine solche Übertragung kann nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen (§ 24 Abs. 1 LVwG).

Bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben kann die KielRegion als GmbH also nur insoweit eingebunden werden, als sie entweder

- ▶ in einer Art Unterstützungsfunktion nur unselbständig bei der Erledigung öffentlicher Aufgaben mitwirkt

oder

- ▶ Aufgaben mit Mitteln des Privatrechts erfüllt.

Eine Aufgabenerfüllung mit Mittel des Privatrechts kommt vor allem bei solchen Aufgaben in Betracht, die sich auf Koordinierungs- und Beratungstätigkeiten beschränken. Auch Regionalmarketing- und Wirtschaftsförderungsaufgaben sind natürlich mit Mitteln des Privatrechts in großem Umfang durchführbar, wie plastisch ablesbar ist an den zahlreichen privatrechtlich aufgestellten kommunal getragenen Wirtschaftsförderungsgesellschaften.

Eine Intensivierung der regionalen Kooperation in der Weise, dass die KielRegion selbst Trägerin von öffentlichen Aufgaben wird, sie also allein und umfassend für die betreffende Aufgabe verantwortlich würde, scheidet hingegen aus, wenn man die Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung beibehalten möchte.

Eine Weiterentwicklung der Kooperation über die KielRegion GmbH dadurch, dass weitere Städte und Gemeinden aus den beiden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde als Partner hinzukommen, ist rechtlich ohne weiteres denkbar. In den Kreis der Gesellschafter der KielRegion GmbH könnten durch eine Kapitalerhöhung, die Bildung weiterer Geschäftsanteile und die Übernahme dieser Geschäftsanteile durch weitere Gesellschafter ohne Schwierigkeiten zusätzliche Kooperationspartner aufgenommen werden.

II. **Rechtliche Weiterentwicklung mit der Rechtsform Zweckverband**

Spürbar größer und vielfältiger sind die Weiterentwicklungsperspektiven mit der Rechtsform Zweckverband.

Insoweit dürfen wir zunächst auf die Weiterentwicklung durch Übertragung zusätzlicher Aufgaben eingehen, bevor wir die Mitgliederstruktur behandeln.

1. Weiterentwicklung durch weitere Aufgaben

Der Zweckverband als kommunale von seinen Verbandsmitgliedern getragene Körperschaft ist prinzipiell befähigt, alle denkbaren kommunalen Aufgaben von seinen Mitgliedern übertragen zu erhalten,

Wolf, Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 2 GkZ, Erläuterung 4.

Auch Aufgaben der informellen oder förmlichen Planung könnten einem Zweckverband für die KielRegion übertragen werden. Das Baugesetzbuch gestattet in seinem § 205 Abs. 6 BauGB ausdrücklich die Übertragung von Aufgaben der Bauleitplanung auf einen nach Landesrecht gebildeten Zweckverband.

Beschränkt ist in gewisser Weise die Zahl und Vielgestaltigkeit derjenigen Aufgaben, die auf einen bestimmten Zweckverband übertragen werden. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 GkZ können Gemeinden, Ämter und Kreise einem Zweckverband

„einzelne oder mehrere zusammenhängende Aufgaben der öffentlichen Verwaltung ganz oder teilweise übertragen“.

Einerseits ist dadurch das Ermessen der Verbandsmitglieder dahingehend beschränkt, dass ein sachlicher Zusammenhang zwischen verschiedenen einem Zweckverband übertragenen Aufgaben bestehen muss.

Ferner dürfen die Verbandsmitglieder ihren eigenen Aufgabenbestand nicht durch Übertragungen auf einen Zweckverband oder andere Kommunen soweit reduzieren, dass sie sich selbst gewissermaßen aushöhlen,

Wolf, in Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein, Loseblattkommentar, § 2 GkZ, Erläuterung 4.

Schließlich ist zu beachten, dass die Aufgabenübertragung nicht ein solches Gewicht erhalten darf, dass der betreffende Zweckverband zu einem Gemeindeverband im Sinne von Art. 2 Abs. 2 Satz 2 und Art. 4 Abs. 1 Landesverfassung würde. Denn dies würde verfassungsrechtlich erfordern, dass die Organe des Zweckverbandes nach der

Landesverfassung durch unmittelbare Wahlen bestimmt würden, was im geltenden GkZ nicht vorgesehen ist.

In seiner Entscheidung zur Aufgabenübertragung auf die schleswig-holsteinischen Ämter hat das

Landesverfassungsgericht Schleswig Holstein, Urteil vom 26.02.2010 – LVerfG 1/09 –, juris, Randnummer 38,

ausgeführt:

„Die Landesverfassung enthält keine Definition des Begriffs ‚Gemeindeverband‘. Im Wege der Auslegung ist ihr zu entnehmen, dass ihr ein kombinierter formeller und materieller Gemeindeverbandsbegriff zu Grunde liegt. Gemeindeverbände sind die zur Erfüllung von Selbstverwaltungsaufgaben gebildeten Gebietskörperschaften (formelle Gemeindeverbände) und diesen nach Umfang und Gewicht der von ihnen wahrzunehmenden Selbstverwaltungsaufgaben vergleichbare kommunale Zusammenschlüsse (materielle Gemeindeverbände; vgl. zum Ganzen: BVerfG, Urteil vom 24. Juli 1979 a. a. O., Juris Rn. 62-68; ebenso VerfG des Landes Brandenburg, Beschluss vom 21. Januar 1998 - 8/97 - Juris Rn. 16-23 zur Brandenburgischen Landesverfassung und VerfGH Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 26. Juni 2001 - VerfGH 28/00, 30/00 - DVBl. 2001, 1595 <1596> zur Nordrhein-Westfälischen Landesverfassung).“

Weiter heißt es in derselben Entscheidung unter Rn. 42 f.:

„Es spricht jedoch vieles dafür, dass die auf einzelne Aufgaben beschränkten Zweckverbände, auch wenn sie öffentliche Gewalt ausüben, nicht von dem Begriff Gemeindeverbände erfasst werden sollten. Nach der Systematik sind demnach Gemeindeverbände nur solche aus mehreren Gemeinden zusammengesetzte Körperschaften des öffentlichen Rechts, die in größerem Umfang öffentliche Aufgaben von einigem Gewicht als Selbstverwaltungsaufgaben wahrnehmen (ebenso: BVerfG, Urteil vom 24. Juli 1979 a. a. O., Juris Rn. 63).“

Auch die teleologische Auslegung des Art. 2 Abs. 2 Satz 2 LV spricht für den kombinierten Gemeindeverbandsbegriff. Sinn und Zweck der Vorschrift ist die

Vermittlung unmittelbarer demokratischer Legitimation dort, wo im Land grundlegende substantielle Entscheidungen getroffen werden. Das spricht dafür, die Mitbestimmung des Volkes in Form der Auswahl seiner Repräsentanten und - quasi als Kehrseite der Medaille - Verantwortlichkeit der zentralen Entscheidungsträger unmittelbar gegenüber dem Volk bei denjenigen Körperschaften zu fordern, die neben Land und Gemeinden in größerem Umfang öffentliche Aufgaben von einigem Gewicht wahrnehmen.“

Das gesamte Gewicht der einem Zweckverband übertragenen Aufgaben darf somit nach Zahl und Qualität der übertragenen Aufgaben kein Maß erreichen, das den Zweckverband auf eine vergleichbare Stufe stellen würde wie die Kreise und Gemeinden.

Selbst für eine Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit, die diese verfassungsrechtlichen Grenzen sprengen würde, bestünde allerdings eine rechtliche Perspektive. Denn ein Zweckverband, dem anfangs nur Aufgaben in beschränktem und die Grenzen der Landesverfassung noch wahren Maß übertragen werden und dessen Aufgabenbestand später weiter wachsen soll, könnte durch Landesgesetz in einen gesetzlich gebildeten Gemeindeverband eigener Art umgewandelt werden. Ein solcher durch Landesgesetz gebildeter Stadt-Umland-Verband müsste dann mit einem nach Maßgabe von Art. 2 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 1 Landesverfassung allgemein, unmittelbar, frei, gleich und geheim gewählten Vertretungsorgan versehen werden.

Alternativ wäre denkbar, dass ein solcher Stadt-Umland-Verband nicht unmittelbar durch Gesetz aus dem Zweckverband gebildet würde, sondern im Landesrecht eine abstrakte Regelung für die Bildung von Stadt-Umland-Verbänden vorgesehen würde. In der Folge könnte ein Stadt-Umland-Verband durch seine Mitglieder dann aufgrund dieses Gesetzes gebildet werden.

Beide zuletzt genannten Varianten der Weiterentwicklung eines Zweckverbandes würden natürlich voraussetzen, dass der Schleswig-Holsteinische Landtag eine solche gesetzliche Regelung schafft.

Für derartige Stadt-Umland-Verbände und die gesetzlichen Regelungen hierzu gibt es allerdings Vorbilder im Landesrecht mehrerer Bundesländer. Sofern sich Schleswig-Holstein entschließen sollte, solche Kooperationsformen allgemein gesetzlich zu

erlauben oder speziell für den Fall der KielRegion durch Gesetz auszugestalten, könnte das Land auf die Erfahrungen in anderen Regionen Deutschlands zurückgreifen.

2. Weiterentwicklung in der Mitgliederstruktur

Auch auf der Ebene der Mitgliederstruktur ließe sich der Zweckverband weiter entwickeln. Die bisherigen Kooperationspartner könnten einen Zweckverband entweder von Anfang an unter Beteiligung weiterer Partner errichten oder der Zweckverband selbst könnte später nach seiner Gründung weitere Kommunen als Verbandsmitglieder aufnehmen.

Hier ist insbesondere an Städte und Gemeinden in der unmittelbaren Nähe von Kiel zu denken, die womöglich ein so qualifiziertes Interesse an der Stadt-Umland-Kooperation haben, dass sie neben den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön auch unmittelbar selbst als Verbandsmitglied mitwirken möchten.

Wenn es gewünscht sein sollte, dass auf diese Weise keine Verzerrung im Einfluss zwischen der Landeshauptstadt Kiel einerseits und den Umlandkommunen andererseits ausgelöst wird, könnte das Stimmgewicht in der Verbandsversammlung nach dem Beitritt von kreisangehörigen Kommunen in der Verbandssatzung so ausgestaltet werden, dass Stimmrechte des betreffenden Kreises gewissermaßen anteilig zu der jeweils beitretenden Stadt oder Gemeinde verlagert werden.

Um die Stimmrechte der davon jeweils betroffenen Kommune nicht vollkommen zu entwerten, könnte diese Verlagerung von Stimmrechten auch in der Weise geschehen, dass die neu als Verbandsmitglieder hinzukommende kreisangehörige Gemeinden entsprechend ihrer Einwohnerzahl ggf. nur als Bruchteile ausgedrückte Stimmrechte erhalten. Hierdurch ließe sich zugleich absichern, dass die Einflussmöglichkeiten einerseits und die von den Verbandsmitgliedern repräsentierten Einwohnerinnen und Einwohner andererseits nicht vollkommen außer Verhältnis geraten.

Erneut an einem Beispiel festgemacht: Wenn eine dem Kreis Plön angehörende Gemeinde mit 5.000 Einwohnern dem Zweckverband beitreten sollte, so könnte die Satzung so ausgestaltet werden, dass von den zuvor 9 auf den Kreis Plön entfallenden Stimmen nur 0,36 Stimmen (also ungefähr einwohnerproportional) künftig auf die beitretende Gemeinde verlagert werden. Die Zahl der Sitze des Kreises Plön müsste nicht

zwingend verringert werden; vielmehr könnte das Stimmgewicht auch so ausgestaltet werden, dass die verbliebenden 8,64 Stimmen des Kreises sich auf die 9 Vertreterinnen und Vertreter verteilen, so dass jeder von ihnen 0,96 Stimmen hätte.

Eine einzelne Gemeinde, die zu solchen Bedingungen beitreten würde, hätte natürlich bei Abstimmungen in der Verbandsversammlung nur einen eher überschaubaren Einfluss auf das Abstimmungsergebnis, soweit es auf Mehrheitsentscheidungen ankommt. Zugleich bestünden aber umfassende Informations- und Rederechte. Außerdem hat natürlich jede Stimme eines noch so kleinen Verbandsmitglieds Gewicht, wenn es im Einzelfall auf die Zustimmung aller Verbandsmitglieder ankommt.

D. Ergebnisse

Wir dürfen schließlich die Ergebnisse unserer rechtlichen Prüfung insgesamt zusammenfassen:

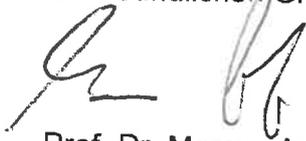
- ▶ Die im Zuge des Strategieprozess KielRegion 2030 identifizierten Schwächen der KielRegion GmbH sind zu einem erheblichen Anteil nicht zufällig entstanden, sondern beruhen in großem Umfang darauf, welche Vorgaben das Kommunalrecht in Schleswig-Holstein für die Ausgestaltung und Steuerung gesellschaftsrechtlicher Beteiligungen der Kommunen macht.
- ▶ Beheben ließe sich allerdings auch bei Beibehaltung der KielRegion GmbH die bisher als unbefriedigend beurteilte Finanzierung der Aktivitäten der KielRegion.
- ▶ Ein zentrales und eigenverantwortlich entscheidendes Organ für die KielRegion, das gemeinsame Entscheidungen trifft und stärker öffentlich wahrgenommen würde und auf diese Weise Aufmerksamkeit auf die KielRegion lenken könnte, lässt sich dagegen bei schlichter Beibehaltung der bisherigen Rechtsform GmbH nicht schaffen.
- ▶ Das geltende GkZ ermöglicht bei der Ausgestaltung der Verbandsverfassung eines Zweckverbands in erheblichem Maße Spielräume für die Verbandsmitglieder. Diese Spielräume lassen sich insbesondere nutzen, um allen Verbandsmitgliedern ein faires interessengerechtes Gewicht bei der Willensbildung einzuräumen.

- ▶ Ein solcher Zweckverband könnte vollständig an die Stelle der KielRegion GmbH treten.
- ▶ Alternativ könnte ein Zweckverband mit Aufgaben, die nur aus einem Teilbereich der bisherigen Aktivitäten der KielRegion GmbH stammen, zunächst parallel zur weiter bestehenden KielRegion GmbH errichtet werden. Auf diese Weise ließe sich die Stadt-Umland-Kooperation in einem Zweckverband zunächst erproben.
- ▶ Es besteht die Chance, dass die Verbandsversammlung eines Zweckverbandes zu einem bislang vermissten zentralen und prominenten Entscheidungsorgan werden könnte. Die politisch spiegelbildlich an den Mehrheitsverhältnissen in Kreistagen und Ratsversammlung ausgerichtete Besetzung der Verbandsversammlung und das grundsätzlich freie Mandat der Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung bieten ferner die Chance, dass ein solches Organ eher die Ausprägung einer regionalen Identität fördern könnte als die Organe der bisherigen GmbH.
- ▶ Die Entscheidungszuständigkeiten zwischen einem solchen Zweckverband und seinen Verbandsmitgliedern wären auch klarer voneinander abgegrenzt als dies heute im Verhältnis zwischen der KielRegion GmbH und ihren kommunalen Gesellschaftern sowie deren Organen der Fall ist.
- ▶ Die Finanzierung eines Zweckverbandes durch seine Mitglieder in Form von Verbandsumlagen lässt sich in der Verbandssatzung interessengerecht ausgestalten. Ferner kann ein Zweckverband Zuweisungen nach dem FAG sowie öffentliche Zuschüsse erhalten.
- ▶ Die KielRegion GmbH ließe sich weiter entwickeln, indem weitere kommunale Gesellschafter aufgenommen werden. Eine rechtliche Weiterentwicklung in dem Sinne, dass die KielRegion GmbH öffentliche Aufgaben zur Trägerschaft in eigener Verantwortung und öffentlich-rechtlichen Aufgabenerfüllung erhält, ist dagegen ausgeschlossen.
- ▶ Ein Zweckverband für die KielRegion ließe sich vielfältig weiter entwickeln.

- ▶ Dies betrifft zunächst die Übertragung weiterer Aufgaben, daneben auch die Aufnahme weiterer kommunaler Mitglieder.
- ▶ Die Übertragung weiterer Aufgaben findet ihre Grenze dort, wo aufgrund der Aufgabenzahl sowie des Aufgabengewichts ein Gemeindeverband im Sinne von Art. 2 Abs. 2 sowie Art. 4 Abs. 1 der Landesverfassung entstünde.
- ▶ Mithilfe des Gesetzgebers des Landes Schleswig-Holstein könnte ein Stadt-Umland-Zweckverband jedoch auch als Gemeindeverband ausgestaltet und auf diese Weise jenseits der Rechtsformen des bisher geltenden Kommunalrechts weiterentwickelt werden.

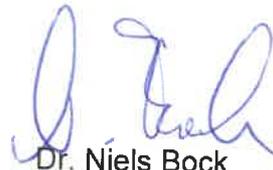
Wir hoffen, dass diese Stellungnahme für die Überlegungen zur Weiterentwicklung der Kiel-Region von Nutzen sein kann. Für die Klärung von Rückfragen sowie die weitere Beratung in dieser Sache stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Marcus Arndt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Dr. Niels Bock

Rechtsanwalt



Kiel Region GmbH: Änderung des Gesellschaftsvertrages

VO/2024/145	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 24.04.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in: Stephan Ott
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö
13.06.2024	Hauptausschuss (Entscheidung)	Ö
24.06.2024	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss:

Der Geschäftsführer der WFG Infrastruktur GmbH als Vertreter in der Gesellschafterversammlung der KielRegion GmbH wird angewiesen, dem in der Anlage vorgelegten Entwurf einer Neufassung des Gesellschaftsvertrages zuzustimmen.

2. Der Hauptausschuss beschließt:

Der Geschäftsführer der WFG Infrastruktur GmbH als Vertreter in der Gesellschafterversammlung der KielRegion GmbH wird angewiesen, dem in der Anlage vorgelegten Entwurf einer Neufassung des Gesellschaftsvertrages zuzustimmen.

Sachverhalt

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG Infrastruktur GmbH) mit 36,67 % an der KielRegion GmbH beteiligt. Weitere Gesellschafter sind die Landeshauptstadt Kiel mit ebenfalls 36,67 % und der Kreis Plön (26,67 %).

Der Zweck der KielRegion GmbH ist die Förderung und Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbsmöglichkeiten auf dem Gebiet der an ihr beteiligten Gebietskörperschaften. Durch die Zusammenarbeit der beiden Kreise und der Landeshauptstadt sollen insbesondere Arbeitsplätze geschaffen und gesichert werden, sowie die soziale, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Struktur der Region verbessert werden.

Ein Ergebnis des Strategieprozesses „KielRegion 2030“ (vgl. Vorlage VO/2024/144) besteht darin, dass die aktuellen Strukturen der Steuerungs- und Entscheidungsprozesse für die interkommunale Zusammenarbeit in der KielRegion insbesondere im Hinblick auf das effiziente Erzielen der nötigerweise gleichlautenden Beschlüsse der Selbstverwaltungen nicht optimal sind.

Auf Basis dieser Feststellung wurde unter rechtlicher Beratung der Rechtsanwaltskanzlei WEISSELEDER EWER sowie der iterativen Einbeziehung aller Fraktionen der drei Gebietskörperschaften die anfängliche Idee eines Zweckverbandes untersucht und verworfen. Gleichwohl kristallisierte sich im Zuge dieses Prozesses deutlich heraus, dass die Notwendigkeit eines gemeinsamen Gremiums zur regionalen Willensbildung in Bezug auf die Zusammenarbeit in der KielRegion einhellig gesehen wird. So entstand die Idee, ein solches Gremium in Form eines Regionalrats als zusätzliches Organ der GmbH zu schaffen.

Aus der Schaffung dieses Gremiums entspringt folglich auch ein Großteil der vorgeschlagenen Anpassungen. Der Regionalrat selbst wurde so bemessen, dass zumindest bei der derzeitigen Konstellation in Ratsversammlung und Kreistagen sämtliche Fraktionen in dem Gremium vertreten wären, sofern bei den Entsendungen die Mehrheitsverhältnisse entsprechend abgebildet werden. Diesem Gedanken folgend wurde in § 7 Nr. 3 eine entsprechende Sollvorschrift aufgenommen, welche den Willen der Gesellschafter dokumentiert, ohne die Entsendungsfreiheit der Gremien der Selbstverwaltung dabei einzuschränken.

Im Zuge der Schaffung des Regionalrats wurden diesem eindeutige Befugnisse zugewiesen, was gleichzeitig den Aufsichtsrat, der aktuell mit vielen Zusatzthemen befasst ist, in seinem Aufgabenprofil schärft, sodass er sich als mit voller Konzentration seiner Kernaufgabe i.S.d. § 111 AktG, der Überwachung der Geschäftsführung, widmen kann. Bei der Bemessung seiner zukünftigen Größe lag der Schwerpunkt weniger auf einer breiten Repräsentanz, sondern vielmehr darauf, das Organ fokussiert und reaktionsschnell auszugestalten.

Neben diesem Kernaspekt der Vertragsrevision wurden im Übrigen kleinere redaktionelle Änderungen sowie Anpassungen an den Mustergesellschaftsvertrag des Landes vorgenommen wo dies sinnvoll erschien.

Die in der angelegten Synopse dargestellten Anpassungen am Gesellschaftsvertrag verändern in keiner Weise Umfang, Art bzw. Risiko des Geschäftsbetriebs oder die Wirksamkeit von Regelungen zur Umsetzung der Anforderungen des § 102 Abs. 2 GO. Vielmehr wird durch die deutlich verbreiterte Repräsentation der verschiedenen Fraktionen der Ratsversammlung bzw. der Kreistage insbesondere die Selbstverwaltung in ihrer Rolle deutlich gestärkt. Vor diesem Hintergrund gehen die Beteiligungsverwaltungen nicht davon aus, dass es sich um eine nach § 108 GO anzeigepflichtige wesentliche Änderung handelt. Gleichwohl wird der guten Ordnung halber eine hilfsweise fristwahrende Information an die Kommunalaufsicht erfolgen. Über den Stand etwaiger Rückmeldungen kann im Zuge der Beratungsfolge in den

Gremien der Selbstverwaltungen berichtet werden.

Der Aufsichtsrat der KielRegion GmbH hat in seiner Sitzung vom 15.04.2024 eine entsprechende Empfehlung an die Gesellschafter ausgesprochen.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Neufassung des Gesellschaftsvertrages als Synopse
---	---

Stand: 27.03.2024

Neufassung des Gesellschaftsvertrags der KielRegion GmbH

bisherige Fassung:	Entwurf Neufassung 2024:
<p style="text-align: center;">§ 1 Name und Sitz</p> <p>1. Die Gesellschaft führt den Namen KielRegion GmbH.</p> <p>2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in der Landeshauptstadt Kiel und kann zur Erfüllung des Geschäftszwecks weitere Geschäftsstellen einrichten.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1 Name und Sitz</p> <p>1. Die Gesellschaft führt den Namen KielRegion GmbH.</p> <p>2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in der Landeshauptstadt Kiel und kann zur Erfüllung des Geschäftszwecks weitere Geschäftsstellen einrichten.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2 Gegenstand, Ziele und Maßnahmen</p> <p>1. Gegenstand der Gesellschaft ist die Förderung und Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbsmöglichkeiten in der Region (Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, Landeshauptstadt Kiel).</p> <p>2. Dazu soll die Wirtschaftskraft der Region nachhaltig erhöht werden. Ziel der Gesellschaft ist es insbesondere, durch Maßnahmen Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern sowie die soziale, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Struktur der Region zu verbessern. Dazu wird sie u. a. folgende Aufgaben wahrnehmen:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) Umsetzung von Förderprogrammen der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein einschließlich der Einwerbung von Fördermitteln,</p> <p style="margin-left: 20px;">b) Maßnahmen zur Vermarktung der Region als zukunftsorientierter und leistungsfähiger Standort mit hoher Lebensqualität.</p> <p>3. Für die Umsetzung des Förderprogrammmanagements kann das Zuständigkeitsgebiet verändert werden.</p> <p>4. Die Gesellschaft darf alle Geschäfte betreiben, die geeignet sind, den Gesellschaftszweck zu fördern.</p> <p>5. Die Gesellschaft fördert die Entwicklung der Region zu einer wettbewerbsfähigen Region der Europäischen Union.</p> <p>6. Neue Tätigkeitsbereiche dürfen mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen der Gesellschafterversammlung aufgenommen werden, sofern diese zu keiner finanziellen Zusatzbelastung der ablehnenden Gesellschafter führt.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2 Gegenstand, Ziele und Maßnahmen</p> <p>1. Gegenstand der Gesellschaft ist die Förderung und Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbsmöglichkeiten in der Region (Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, Landeshauptstadt Kiel).</p> <p>2. Dazu soll die Wirtschaftskraft der Region nachhaltig erhöht werden. Ziel der Gesellschaft ist es insbesondere, durch Maßnahmen Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern sowie die soziale, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Struktur der Region zu verbessern. Dazu wird sie u. a. folgende Aufgaben wahrnehmen:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) Umsetzung von Förderprogrammen der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein einschließlich der Einwerbung von Fördermitteln,</p> <p style="margin-left: 20px;">b) Maßnahmen zur Vermarktung der Region als zukunftsorientierter und leistungsfähiger Standort mit hoher Lebensqualität.</p> <p>3. Für die Umsetzung des Förderprogrammmanagements kann das Zuständigkeitsgebiet verändert werden.</p> <p>4. Die Gesellschaft darf alle Geschäfte betreiben, die geeignet sind, den Gesellschaftszweck zu fördern.</p> <p>5. Die Gesellschaft fördert die Entwicklung der Region zu einer wettbewerbsfähigen Region der Europäischen Union.</p> <p>6. Neue Tätigkeitsbereiche dürfen mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen der Gesellschafterversammlung aufgenommen werden, sofern diese zu keiner finanziellen Zusatzbelastung der ablehnenden Gesellschafter führt.</p>
<p style="text-align: center;">§ 3 Geschäftsjahr und Dauer der Gesellschaft</p>	<p style="text-align: center;">§ 3 Geschäftsjahr und Dauer der Gesellschaft</p>

<p>1. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.</p> <p>2. Die Gesellschaft wird auf unbeschränkte Zeit errichtet.</p> <p style="text-align: center;">§ 4 Stammkapital, Stammeinlagen</p> <p>1. Das Stammkapital beträgt € 50.000,-- (in Worten: fünfzigtausend Euro).</p> <p>2. Auf dieses Stammkapital haben die nachstehenden Gesellschafter/innen folgende Stammeinlagen geleistet:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">Nr. 1</td> <td style="width: 60%;">Landeshauptstadt Kiel</td> <td style="width: 10%;">€</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18.333,-- (36,666 %)</td> </tr> <tr> <td>Nr. 2</td> <td>Kreis Plön</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>€ 13.334,--</td> <td>(26,668 %)</td> </tr> <tr> <td>Nr. 3</td> <td>WFG Infrastruktur GmbH</td> <td>€</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>18.333,--</td> <td>(36,666 %)</td> </tr> </table> <p>3. Neue Gesellschafter dürfen mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen der Gesellschafterversammlung aufgenommen werden.</p>	Nr. 1	Landeshauptstadt Kiel	€					18.333,-- (36,666 %)	Nr. 2	Kreis Plön					€ 13.334,--	(26,668 %)	Nr. 3	WFG Infrastruktur GmbH	€				18.333,--	(36,666 %)	<p>1. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.</p> <p>2. Die Gesellschaft wird auf unbeschränkte Zeit errichtet.</p> <p style="text-align: center;">§ 4 Stammkapital, Stammeinlagen</p> <p>1. Das Stammkapital beträgt € 50.000,-- (in Worten: fünfzigtausend Euro).</p> <p>2. Auf dieses Stammkapital haben die nachstehenden Gesellschafter/innen folgende Stammeinlagen geleistet:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">Nr. 1</td> <td style="width: 60%;">Landeshauptstadt Kiel</td> <td style="width: 10%;">€</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18.333,-- (36,666 %)</td> </tr> <tr> <td>Nr. 2</td> <td>Kreis Plön</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>€ 13.334,--</td> <td>(26,668 %)</td> </tr> <tr> <td>Nr. 3</td> <td>WFG Infrastruktur GmbH</td> <td>€</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>18.333,--</td> <td>(36,666 %)</td> </tr> </table> <p>3. Neue Gesellschafter dürfen mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen der Gesellschafterversammlung aufgenommen werden.</p>	Nr. 1	Landeshauptstadt Kiel	€					18.333,-- (36,666 %)	Nr. 2	Kreis Plön					€ 13.334,--	(26,668 %)	Nr. 3	WFG Infrastruktur GmbH	€				18.333,--	(36,666 %)
Nr. 1	Landeshauptstadt Kiel	€																																															
			18.333,-- (36,666 %)																																														
Nr. 2	Kreis Plön																																																
		€ 13.334,--	(26,668 %)																																														
Nr. 3	WFG Infrastruktur GmbH	€																																															
		18.333,--	(36,666 %)																																														
Nr. 1	Landeshauptstadt Kiel	€																																															
			18.333,-- (36,666 %)																																														
Nr. 2	Kreis Plön																																																
		€ 13.334,--	(26,668 %)																																														
Nr. 3	WFG Infrastruktur GmbH	€																																															
		18.333,--	(36,666 %)																																														
<p style="text-align: center;">§ 5 Organe der Gesellschaft</p> <p>Organe der Gesellschaft sind</p> <p>a) die Gesellschafterversammlung, b) der Aufsichtsrat, c) der/die Geschäftsführer/in bzw. die Geschäftsführer/innen</p>	<p style="text-align: center;">§ 5 Organe der Gesellschaft</p> <p>Organe der Gesellschaft sind</p> <p>a) die Gesellschafterversammlung, b) der Regionalrat, c) der Aufsichtsrat, d) die Geschäftsführung.</p>																																																
<p style="text-align: center;">§ 9 Gesellschafterversammlung</p> <p>1. Die Gesellschafterversammlung wird in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen oder wenn es die Geschäftslage erfordert von der Geschäftsführung einberufen. Die Einladung soll spätestens zwei Wochen vor der Versammlung unter Mitteilung der Tagesordnung ergehen. Der Lauf der Frist beginnt mit dem der Aufgabe zur Post folgenden Tag. Bei Eilbedürftigkeit kann die Einberufung in einer angemessen kürzeren Zeit erfolgen.</p> <p>2. Falls die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde nicht durch ihre jeweilige gesetzliche Vertretung in der Gesellschafterversammlung vertreten werden, ist dieser das Recht einzuräumen, an den Sitzungen der Gesellschafterversammlung teilzunehmen.</p> <p>3. Der Einberufung der Gesellschafterversammlung bedarf es in Ausnahmefällen nicht, wenn die Geschäftsführung schriftliche Abstimmung beantragt und wenn kein Gesellschafter/keine Gesellschafterin dem widerspricht. Der Widerspruch muss der Geschäftsführung spätestens am Tage nach Zugang der</p>	<p style="text-align: center;">§ 6 Gesellschafterversammlung</p> <p>1. Die Gesellschafterversammlung wird in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen oder wenn es die Geschäftslage erfordert von der Geschäftsführung einberufen. Die Einladung soll spätestens zwei Wochen vor der Versammlung unter Mitteilung der Tagesordnung ergehen. Der Lauf der Frist beginnt mit dem der Aufgabe zur Post folgenden Tag. Bei Eilbedürftigkeit kann die Einberufung in einer angemessen kürzeren Zeit erfolgen.</p> <p>2. Falls die Gesellschafter nicht durch ihre jeweilige gesetzliche Vertretung in der Gesellschafterversammlung vertreten werden, ist dieser das Recht einzuräumen, an den Sitzungen der Gesellschafterversammlung teilzunehmen.</p> <p>3. Die Gesellschafterversammlung kann auch fernmündlich oder mittels Videokommunikation abgehalten werden, es sei denn, einer der Gesellschafter widerspricht dem. Der Abhaltung einer Versammlung bedarf es nicht, wenn sämtliche Gesellschafter in Textform mit der zu treffenden Bestimmung oder mit der schriftlichen</p>																																																

<p>Aufforderung zur schriftlichen Stimmabgabe zugegangen sein.</p>	<p>Abgabe der Stimmen einverstanden sind.</p>
<p>4. Den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung führt die/der Vorsitzende des Aufsichtsrates, im Falle ihrer/seiner Verhinderung die/der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates.</p>	<p>4. Den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung führt die/der Vorsitzende des Aufsichtsrates, im Falle ihrer/seiner Verhinderung die/der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates.</p>
<p>5. In der Versammlung gewähren je volle € 1.000,00 des Geschäftsanteils eine Stimme. Die den einzelnen Gesellschaftern/Gesellschafterinnen zustehenden Stimmen können nur einheitlich abgegeben werden. Die Beschlüsse werden, soweit nicht gesetzlich oder durch diesen Gesellschaftsvertrag eine höhere Mehrheit bestimmt ist, mit einfacher Stimmenmehrheit der Geschäftsanteile gefasst. Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn eine Mehrheit von 60 % des Stammkapitals vertreten ist. Erweist sich eine Gesellschafterversammlung als beschlussunfähig, so ist durch die Geschäftsführung binnen 3 Wochen eine neue Gesellschafterversammlung mit gleicher Tagesordnung einzuberufen. Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Fall ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Stimmen beschlussfähig. Hierauf ist bei der erneuten Ladung besonders hinzuweisen. Ist eine Gesellschafterversammlung nicht ordnungsgemäß einberufen oder sind die Gegenstände der Tagesordnung nicht ordnungsgemäß angekündigt worden, so können Beschlüsse nur gefasst werden, wenn sämtliche Gesellschafter anwesend sind.</p>	<p>5. In der Versammlung gewähren je volle € 1.000,00 des Geschäftsanteils eine Stimme. Die den einzelnen Gesellschaftern/Gesellschafterinnen zustehenden Stimmen können nur einheitlich abgegeben werden. Die Beschlüsse werden, soweit nicht gesetzlich oder durch diesen Gesellschaftsvertrag eine höhere Mehrheit bestimmt ist, mit einfacher Stimmenmehrheit der Geschäftsanteile gefasst. Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn eine Mehrheit von 60 % des Stammkapitals vertreten ist. Erweist sich eine Gesellschafterversammlung als beschlussunfähig, so ist durch die Geschäftsführung binnen 3 Wochen eine neue Gesellschafterversammlung mit gleicher Tagesordnung einzuberufen. Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Fall ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Stimmen beschlussfähig. Hierauf ist bei der erneuten Ladung besonders hinzuweisen. Ist eine Gesellschafterversammlung nicht ordnungsgemäß einberufen oder sind die Gegenstände der Tagesordnung nicht ordnungsgemäß angekündigt worden, so können Beschlüsse nur gefasst werden, wenn sämtliche Gesellschafter anwesend sind.</p>
<p>6. Die Gesellschafter/innen bestimmen ihre Bevollmächtigten generell bis zum Widerruf und teilen die Namen der Bevollmächtigten in rechtsverbindlicher Form der Geschäftsführung mit.</p>	<p>6. Die Gesellschafter/innen bestimmen ihre Bevollmächtigten generell bis zum Widerruf und teilen die Namen der Bevollmächtigten in rechtsverbindlicher Form der Geschäftsführung mit.</p>
<p>7. Die Aufgaben der Gesellschafterversammlung bestimmen sich nach dem Gesetz. Auf §§ 45 ff. GmbHG wird Bezug genommen. Die §§ 119 Abs. 1 Nr. 1, 3, sowie § 120 Abs. 2 AktG gelten hinsichtlich der Bestimmungen über den Aufsichtsrat entsprechend. Außerdem beschließt die Gesellschafterversammlung über den jährlichen Wirtschaftsplan (Finanz- und Investitionsplan) einschließlich Stellenübersicht. Die Zustimmung muss einstimmig erfolgen.</p>	<p>7. Die Aufgaben der Gesellschafterversammlung bestimmen sich nach dem Gesetz. Auf §§ 45 ff. GmbHG wird Bezug genommen. Die §§ 119 Abs. 1 Nr. 1, 3, sowie § 120 Abs. 2 AktG gelten hinsichtlich der Bestimmungen über den Aufsichtsrat entsprechend. Außerdem beschließt die Gesellschafterversammlung über den jährlichen Wirtschaftsplan (Finanz- und Investitionsplan) einschließlich Stellenübersicht. Die Zustimmung muss einstimmig erfolgen. Der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung unterliegt ferner die Aufnahme von Darlehen, die nicht im Wirtschaftsplan enthalten sind sowie die Gewährung von Bürgschaften, die Übernahme von Garantien und ähnlichen Geschäften, soweit diese jeweils nicht im Wirtschaftsplan enthalten sind.</p>
<p>8. Die Gesellschafterversammlung beschließt über die Bestellung und die Abberufung der/des</p>	<p>8. Die Gesellschafterversammlung beschließt über die Bestellung und die Abberufung der/des</p>

<p>Geschäftsführerin/s sowie über die Entlastung der/desselben, ferner über den Abschluss, die Änderung und die Beendigung von deren Anstellungsverträgen.</p> <p>9. Die Zustimmung zum Erwerb und zur Veräußerung von Beteiligungen ist der Gesellschafterversammlung vorbehalten und ist nur nach vorheriger Zustimmung der zuständigen Gremien der Gesellschafter zulässig. Sie hat in der Gesellschafterversammlung einstimmig zu erfolgen.</p> <p>10. Die Gesellschafterversammlung kann im Einzelfall weitere Gegenstände an sich ziehen und von ihrer Beschlussfassung abhängig machen.</p> <p>11. In Angelegenheiten, in denen die Geschäftsführung der Zustimmung des Aufsichtsrates bedarf, kann die Gesellschafterversammlung a) mit Mehrheit der abgegebenen Stimmen eine fehlende Zustimmung ersetzen oder b) innerhalb einer Frist von einer Woche mit Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen eine vom Aufsichtsrat erteilte Zustimmung entziehen und selbst in der Sache beschließen.</p> <p>12. Über den Verlauf der Versammlung ist eine Niederschrift anzufertigen, in der neben dem Ort und Tag der Versammlung auch die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse der Gesellschafter anzugeben sind. Die Niederschrift ist von dem/der Vorsitzenden und dem Protokollführer/der Protokollführerin zu unterzeichnen und den Gesellschaftern zu übersenden. Unabhängig vom Versand der Niederschrift, werden die Beschlüsse am Tag der Beschlussfassung wirksam.</p>	<p>Geschäftsführerin/s sowie über die Entlastung der/desselben, ferner über den Abschluss, die Änderung und die Beendigung von deren Anstellungsverträgen. Die Gesellschafterversammlung entscheidet außerdem durch einstimmigen Beschluss über die Erteilung der Prokura und regelt in einer Geschäftsanweisung die Vertretungsbefugnis durch die Prokuristin, den Prokuristen bzw. die Prokuristinnen oder Prokuristen. Die Vertretung der Gesellschaft gegenüber den Beschäftigten, denen Prokura erteilt wurde, obliegt jedoch der Geschäftsführung.</p> <p>9. Die Zustimmung zum Erwerb und zur Veräußerung von Beteiligungen ist der Gesellschafterversammlung vorbehalten und ist nur nach vorheriger Zustimmung der zuständigen Gremien der Gesellschafter zulässig. Sie bedarf der einstimmigen Beschlussfassung aller Gesellschafter.</p> <p>10. Die Gesellschafterversammlung kann im Einzelfall weitere Gegenstände an sich ziehen und von ihrer Beschlussfassung abhängig machen.</p> <p>11. Auch in Angelegenheiten, in denen Aufsichtsrat oder Regionalrat zu entscheiden haben, kann die Gesellschafterversammlung mit Mehrheit der abgegebenen Stimmen eine fehlende Zustimmung oder Beschlussfassung ersetzen oder innerhalb einer Frist von einer Woche mit einer Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen eine vom Aufsichtsrat oder Regionalrat gefasste Beschlussfassung oder erteilte Zustimmung entziehen und selbst in der Sache entscheiden. Das Recht des Aufsichtsrats zur Überwachung der Geschäftsführung einschließlich der Prüfung des Jahresabschlusses bleibt hiervon unberührt und kann dem Aufsichtsrat nicht entzogen werden.</p> <p>12. Über den Verlauf der Versammlung ist eine Niederschrift anzufertigen, in der neben dem Ort und Tag der Versammlung auch die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse der Gesellschafter anzugeben sind. Die Niederschrift ist von dem/der Leiter/in der Versammlung zu unterzeichnen und den Gesellschaftern zu übersenden. Unabhängig vom Versand der Niederschrift, werden die Beschlüsse am Tag der Beschlussfassung wirksam.</p>
<p>bisher nicht vorhanden</p>	<p style="text-align: center;">§ 7 Regionalrat</p> <p>1. Der Regionalrat hat 49 Mitglieder.</p> <p>2. Der/die Oberbürgermeister/in der Landeshauptstadt Kiel, der/die Landrat/Landrätin des Kreises Rendsburg-Eckernförde und der/die Landrat/Landrätin des Kreises Plön gehören dem Regionalrat kraft Amtes an. Die Mitglieder kraft Amtes können an ihrer Stelle eine oder einen von ihnen benannte oder benannten Vertreterin oder</p>

	<p>Vertreter als Mitglied in den Regionalrat entsenden.</p> <p>3. Jeweils 17 Mitglieder werden von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel sowie vom Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde entsandt. 12 Mitglieder werden vom Kreistag des Kreises Plön entsandt. Nach dem Willen der Gesellschafter sollen die Ratsversammlung und die Kreistage bei ihrer Entscheidung über die Entsendung der Mitglieder des Regionalrats die Verhältnisse der Sitzzahlen der Fraktionen angemessen berücksichtigen.</p> <p>4. Die Mitglieder des Regionalrats sind berechtigt, bei ihrer Tätigkeit die Interessen der kommunalen Gesellschafter sowie des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verfolgen, dies insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Zwecks durch die Gesellschaft, und den Organen der kommunalen Gesellschafter Auskünfte zu erteilen; die §§ 394 und 395 des Aktiengesetzes gelten entsprechend.</p> <p>5. Die von den Vertretungen der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön entsandten Mitglieder des Regionalrats werden jeweils für die Dauer der Wahlperiode der kommunalen Gebietskörperschaften in Schleswig-Holstein entsandt. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Regionalrats endet jeweils mit der Entsendung von neuen Mitgliedern des Regionalrats durch den jeweiligen Kreistag bzw. die Ratsversammlung.</p> <p>6. Das Amt von entsandten Mitgliedern, die zur Zeit ihrer Entsendung den Kreistagen der Kreise Plön oder Rendsburg-Eckernförde bzw. der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel oder den Verwaltungen der Gesellschafter angehörten, endet mit dem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Kreistag/der Ratsversammlung bzw. der Verwaltung. Die Kreistage und die Ratsversammlung können zudem die von ihnen entsandten Mitglieder jederzeit abberufen und eine neue Vertreterin oder einen neuen Vertreter entsenden.</p> <p>7. Die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sind berechtigt, den von ihnen entsandten Mitgliedern des Regionalrats Weisungen bezüglich der Steuerung des Unternehmens zur Erreichung strategischer Ziele zu erteilen.</p> <p>8. Der Regionalrat wählt aus seiner Mitte eine Vorsitzende oder einen Vorsitzenden sowie zwei Stellvertreterinnen oder Stellvertreter. Bis zu deren erster Wahl wird die erste Sitzung des Regionalrats von der oder dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats geleitet. Bei Abwesenheit der/des Vorsitzenden und deren/dessen Stellvertreter/dessen Stellvertreterinnen leitet das dienstälteste anwesende Mitglied des Aufsichtsrats die erste Sitzung bis zur Wahl. Die Amtszeit für die Vorsitzende oder den Vorsitzenden sowie die Stellvertreterinnen und Stellvertreter beträgt jeweils zwei Jahre. Bei der</p>
--	--

Wahl sollen die Mitglieder des Regionalrats für eine Rotation des Vorsitzes unter den Gesellschaftern Sorge tragen.

9. Der Regionalrat wird durch den Vorsitzenden oder die Vorsitzende in Textform einberufen. Die Ladung erfolgt mit einer Frist von vier Wochen. Abweichend hiervon darf die Ladungsfrist in begründeten Ausnahmefällen verkürzt werden. Tagungsort, Tagungszeit und Tagesordnung sind in der Ladung mitzuteilen sowie die zur Tagesordnung gehörenden Unterlagen zu übermitteln. Der Regionalrat soll dreimal jährlich tagen.

10. Den Beteiligungsverwaltungen der Gesellschafter steht gem. § 109a Abs. 2 GO das Recht zur beratenden Teilnahme an den Regionalratssitzungen zu.

§ 8

Aufgaben des Regionalrats und Beschlüsse

1. Der Regionalrat dient der Willensbildung der drei Gesellschafter in Bezug auf die Aktivitäten der Gesellschaft sowie der regionalpolitischen Kooperation.

2. Der Regionalrat berät die Geschäftsführung insbesondere bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans und beschließt eine Empfehlung zum Wirtschaftsplan für die Gesellschafterversammlung.

3. Auch im Übrigen bereitet der Regionalrat grundlegende strategische oder finanzwirksame Entscheidungen für die Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung vor und gibt hierzu eine Empfehlung ab.

4. Über folgende Gegenstände der Gesellschaft entscheidet der Regionalrat im Rahmen des Wirtschaftsplans selbst:

a) Grundsätze für die Durchführung des Fördermanagements,

b) inhaltliche Schwerpunktsetzung innerhalb der strategischen Handlungsfelder der Gesellschaft,

c) Entscheidungen über die Verwendung von im Wirtschaftsplan enthaltenen Mitteln, soweit die Entscheidung durch den Regionalrat dort vorgesehen ist,

d) grundlegende Entscheidungen zum Auftritt der Gesellschaft und ihrer Außendarstellung, insbesondere Markenentwicklung, Marketing und die grundlegende Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit,

e) Beantragung neuer Förderprojekte,

f) Einrichtung neuer Geschäftsstellen.

5. Wenn vom Regionalrat zu beschließende Geschäfte keinen Aufschub dulden und eine rechtzeitige Beschlussfassung nicht möglich ist, darf die Geschäftsführung mit Einwilligung der oder des Vorsitzenden des Regionalrats ohne die erforderliche vorherige Entscheidung des

	<p>Regionalrats handeln. Die Gründe für die Eilentscheidung und die Art ihrer Erledigung sind den Mitgliedern von Aufsichtsrat und Regionalrat unverzüglich bekannt zu geben.</p> <p>6. Der Regionalrat ist beschlussfähig, wenn er ordnungsgemäß geladen ist und mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend ist. Der Regionalrat gilt als beschlussfähig, solange nicht etwas anderes auf Antrag eines Mitglieds festgestellt wird. Entscheidungen werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen getroffen. Jedes Mitglied hat eine Stimme.</p> <p>7. Über die gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift anzufertigen. Die Niederschrift wird von der Vorsitzenden bzw. dem Vorsitzenden unterzeichnet. Sie ist den Mitgliedern und den Gesellschaftern zu übersenden. Unabhängig vom Versand der Niederschrift werden Beschlüsse am Tag der Beschlussfassung wirksam.</p> <p>8. Die Geschäftsführung der Gesellschaft nimmt an den Sitzungen des Regionalrats teil. Sie ist berechtigt und auf Verlangen des Regionalrats auch verpflichtet, zu allen Punkten der Tagesordnung ihre Ansicht darzulegen. Sachverständige und Auskunftspersonen können zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.</p> <p style="text-align: center;">§ 9 Austausch mit regional relevanten Akteuren</p> <p>Der Regionalrat kann beschließen, Vertreterinnen und Vertreter des Landes, von Gemeinden in den Gebieten der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön, von Unternehmensverbänden und Unternehmen, Gewerkschaften, Wirtschaftsförderungsgesellschaften und anderen für den Unternehmensgegenstand der Gesellschaft relevanten Akteuren zum Austausch mit den Mitgliedern des Regionalrats einzuladen. Die Beratung und der Austausch mit diesen Vertreterinnen und Vertretern sollte vor Beginn der Sitzungen des Regionalrats erfolgen. Die thematische Planung und Vorbereitung des Austauschs kann der Regionalrat dem Aufsichtsrat oder der Geschäftsführung übertragen.</p>
<p style="text-align: center;">§ 7 Aufsichtsrat</p> <p>1. Es wird ein Aufsichtsrat von 11 Personen bestellt.</p> <p>2. Dem Aufsichtsrat gehören an: a) als ständige Mitglieder gehören Kraft Amtes für die jeweilige Dauer ihrer Amtszeit dem Aufsichtsrat an: - der/die Oberbürgermeister/in der Landeshauptstadt Kiel oder ein/eine von</p>	<p style="text-align: center;">§ 10 Aufsichtsrat</p> <p>1. Dem Aufsichtsrat gehören bis zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern nach dem Beginn der Wahlzeit der Kreistage und Gemeindevertretungen in Schleswig-Holstein am 01.06.2028 11 Personen an. Danach gehören dem Aufsichtsrat 6 Personen an.</p> <p>2. Dem Aufsichtsrat gehören a) als ständige Mitglieder kraft Amtes für die jeweilige Dauer ihrer Amtszeit dem Aufsichtsrat an: - der/die Oberbürgermeister/in der Landeshauptstadt Kiel oder ein/eine von</p>

<p>ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in - der/die Landrat/Landrätin des Kreises Rendsburg-Eckernförde oder ein/eine von ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in - der/die Landrat/Landrätin des Kreises Plön oder ein/eine von ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in.</p> <p>b) drei von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel entsandte Vertreter/innen.</p> <p>c) drei vom Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde entsandte Vertreter/innen</p> <p>d) zwei vom Kreistag des Kreises Plön entsandte Vertreter/innen.</p> <p>3. Die von den kommunalen Gesellschaftern entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates sind berechtigt, bei ihrer Tätigkeit die Interessen der kommunalen Gesellschafter zu verfolgen, dies insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Zwecks durch die Gesellschaft, und den Organen der kommunalen Gesellschafter Auskünfte zu erteilen; die §§ 394 und 395 des Aktiengesetzes gelten entsprechend.</p> <p>4. Die Mitglieder des Aufsichtsrates zu 2b), c) und d) werden jeweils für die Dauer der Wahlperiode der kommunalen Gebietskörperschaften in Schleswig-Holstein entsandt. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Aufsichtsrates endet mit Ablauf der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das letzte Geschäftsjahr vor Ende der jeweils laufenden Legislaturperiode der entsendenden kommunalen Gebietskörperschaften entscheidet. Der alte Aufsichtsrat führt seine Geschäfte bis zur Bildung des neuen Aufsichtsrates weiter.</p> <p>5. Das Amt von entsandten Mitgliedern, die zur Zeit ihrer Entsendung den Kreistagen der Kreise Plön oder Rendsburg-Eckernförde bzw. der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel oder den Verwaltungen der Gesellschafter angehörten, endet mit dem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Kreistag/der Ratsversammlung bzw. der Verwaltung.</p> <p>6. Die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sind berechtigt, den von ihnen entsandten Mitgliedern des</p>	<p>ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in - der/die Landrat/Landrätin des Kreises Rendsburg-Eckernförde oder ein/eine von ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in - der/die Landrat/Landrätin des Kreises Plön oder ein/eine von ihm/ihr benannter/benannte Vertreter/in.</p> <p>b) drei von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel entsandte Vertreter/innen,</p> <p>c) drei vom Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde entsandte Vertreter/innen und</p> <p>d) zwei vom Kreistag des Kreises Plön entsandte Vertreter/innen an.</p> <p>Nach dem Beginn der Wahlzeit der Kreistage und Gemeindevertretungen in Schleswig-Holstein am 01.06.2028 gehören die unter a) genannten Personen kraft Amtes sowie je eine bzw. je eine oder ein von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel, vom Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie vom Kreistag des Kreises Plön entsandte Vertreterin oder Vertreter an. Die von den Kreistagen und der Ratsversammlung entsandten Vertreterinnen und Vertreter sollen aus dem Kreis derjenigen Personen stammen, die als Mitglieder des Regionalrats der Gesellschaft entsandt sind.</p> <p>3. Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind berechtigt, bei ihrer Tätigkeit die Interessen der kommunalen Gesellschafter sowie des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verfolgen, dies insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Zwecks durch die Gesellschaft, und den Organen der kommunalen Gesellschafter Auskünfte zu erteilen; die §§ 394 und 395 des Aktiengesetzes gelten entsprechend.</p> <p>4. Die von den Vertretungen der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates werden jeweils für die Dauer der Wahlperiode der kommunalen Gebietskörperschaften in Schleswig-Holstein entsandt. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Aufsichtsrates endet jeweils mit der Entsendung von neuen Mitgliedern des Aufsichtsrates durch den jeweiligen Kreistag bzw. die Ratsversammlung.</p> <p>5. Das Amt von entsandten Mitgliedern, die zur Zeit ihrer Entsendung den Kreistagen der Kreise Plön oder Rendsburg-Eckernförde bzw. der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel oder den Verwaltungen der Gesellschafter angehörten, endet mit dem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Kreistag/der Ratsversammlung bzw. der Verwaltung. Die Kreistage und die Ratsversammlung können zudem die von ihnen entsandten Mitglieder jederzeit abberufen und eine neue Vertreterin oder einen neuen Vertreter entsenden.</p> <p>6. Die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sind berechtigt, den von ihnen entsandten Mitgliedern des</p>
--	---

<p>Aufsichtsrates Weisungen bezüglich der Steuerung des Unternehmens zur Erreichung strategischer Ziele zu erteilen.</p> <p>7. Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte eine/n Vorsitzende/n und eine/n stellvertretende/n Vorsitzende/n. Bei Abwesenheit der/des Vorsitzenden und deren/dessen Stellvertreter/dessen Stellvertreterin nimmt von den anwesenden Aufsichtsratsmitgliedern das dienstälteste den Vorsitz von Aufsichtsratssitzungen wahr.</p> <p>8. Den Beteiligungsverwaltungen der Gesellschafter steht gem. § 109a Abs. 2 GO das Recht zur beratenden Teilnahme an den Aufsichtsratssitzungen zu.</p>	<p>Aufsichtsrates Weisungen bezüglich der Steuerung des Unternehmens zur Erreichung strategischer Ziele zu erteilen.</p> <p>7. Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte eine/n Vorsitzende/n und zwei stellvertretende/n Vorsitzende/n. Die oder der Vorsitzende koordiniert die Arbeit des Aufsichtsrates, leitet dessen Sitzungen und ist verantwortlich für den Kontakt mit der Geschäftsführung. Bei Abwesenheit der/des Vorsitzenden und deren/dessen Stellvertreter/dessen Stellvertreterinnen leitet das dienstälteste anwesende Mitglied die Sitzung. Die Amtszeit der oder des Vorsitzenden und der Stellvertreterinnen und Stellvertreter beträgt jeweils zwei Jahre. Bei der Wahl sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats für eine Rotation des Vorsizes unter den Gesellschaftern Sorge tragen.</p> <p>8. Der Aufsichtsrat wird durch seinen Vorsitzenden oder seine Vorsitzende in Textform einberufen. Die Ladung soll mit einer Frist von zwei Wochen erfolgen. Tagungsort, Tagungszeit und Tagesordnung sind in der Ladung mitzuteilen sowie die zur Tagesordnung gehörenden Unterlagen zu übermitteln. Der Aufsichtsrat soll dreimal jährlich tagen. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats sowie die Geschäftsführung können jederzeit unter Angabe des Zwecks und der Gründe verlangen, dass die oder der Vorsitzende unverzüglich den Aufsichtsrat einberuft. In diesem Fall findet die Sitzung abweichend von Satz 2 binnen zwei Wochen nach der Einberufung statt. Sowohl Ladungen zu regulären Sitzungen als auch Ladungen zu Sitzungen auf Verlangen eines Mitglieds oder der Geschäftsführung sind den Gesellschaftern und den Beteiligungsverwaltungen der Landeshauptstadt Kiel sowie der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön zu übermitteln.</p> <p>9. Den Beteiligungsverwaltungen der Gesellschafter steht gem. § 109a Abs. 2 GO das Recht zur beratenden Teilnahme an den Aufsichtsratssitzungen zu.</p>
<p style="text-align: center;">§ 8 Aufgaben des Aufsichtsrates</p> <p>1. Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung.</p> <p>2. Der Aufsichtsrat bestellt den/die Prokuristen oder die Prokuristin/innen und regelt deren Vertretungsbefugnis in einer Geschäftsanweisung, schließt die Verträge mit ihnen und vertritt die Gesellschaft bei Rechtsstreitigkeiten mit diesen. Die Bestellung der Prokuristen/innen erfolgt einstimmig.</p> <p>3. Der Aufsichtsrat berät die Geschäftsführung bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans und</p>	<p style="text-align: center;">§ 11 Aufgaben des Aufsichtsrates</p> <p>1. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung. Gegenstand der Überwachung ist die Ordnungsmäßigkeit, die Zweckmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung.</p> <p>2. Dem Aufsichtsrat obliegt es außerdem, die Sitzungen und die Entscheidungen des</p>

<p>beschließt eine Empfehlung für die Gesellschafterversammlung.</p> <p>4. In ausschließlich folgenden Fällen ist die einstimmige Zustimmung des Aufsichtsrates erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Grundsätze für die Durchführung des Fördermanagements, b) Erwerb und Veräußerung von Beteiligungen, b) Erwerb von Grundstücken, c) Aufnahme und Gewährung von Darlehen sowie Übernahme von Bürgschaften und Garantien sowie Wechselverbindlichkeiten sofern diese nicht bereits mit dem bestehenden Wirtschaftsplan genehmigt wurden, d) Einrichtung neuer Geschäftsstellen. <p>5. Wenn zustimmungsbedürftige Geschäfte keinen Aufschub dulden und eine unverzügliche Beschlussfassung nicht möglich ist, darf die Geschäftsführung mit Einwilligung der Aufsichtsratsvorsitzenden/des Aufsichtsratsvorsitzenden ohne die erforderliche vorherige Entscheidung des Aufsichtsrates handeln. Die Gründe für die Eilentscheidung und die Art ihrer Erledigung sind dem Aufsichtsrat in seiner nächsten Sitzung bekannt zu geben.</p> <p>6. Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung die Prüferin/den Prüfer des Jahresabschlusses vor und berichtet den Gesellschaftern/Gesellschafterinnen darüber, in welcher Art und in welchem Umfang er die Geschäftsführung überwacht hat, welche Stelle den Jahresabschluss geprüft hat und ob diese Prüfung nach seiner Überzeugung Anlass zu wesentlichen Beanstandungen gegeben hat.</p> <p>7. § 108 AktG gilt entsprechend. § 108 Abs. 4 AktG gilt mit der Maßgabe, dass der Widerspruch am Tage nach dem Zugang der Aufforderung zur schriftlichen, fernmündlichen oder einer anderen vergleichbaren Form der Beschlussfassung der Vorsitzenden/dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates zugegangen sein muss.</p> <p>8. Über die gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift anzufertigen, die von dem/der Vorsitzenden und dem/der Protokollführer/in zu unterzeichnen und den Mitgliedern zu übersenden ist. Unabhängig vom Versand der Niederschrift werden Beschlüsse am Tag der Beschlussfassung wirksam.</p> <p>9. Die Geschäftsführung der Gesellschaft nimmt an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil. Sie ist berechtigt und auf Verlangen des Aufsichtsrates auch verpflichtet, zu allen Punkten der Tagesordnung ihre Ansicht darzulegen.</p>	<p>Regionalrates vorzubereiten.</p> <p>3. Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung die Prüferin/den Prüfer des Jahresabschlusses vor. Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss und den Lagebericht und berichtet hierüber der Gesellschafterversammlung. In dem Bericht hat er auch mitzuteilen, in welcher Art und in welchem Umfang er die Geschäftsführung überwacht hat, und ob die Prüfung des Jahresabschlusses nach seiner Überzeugung Anlass zu wesentlichen Beanstandungen gegeben hat.</p> <p>4. § 108 AktG gilt entsprechend. § 108 Abs. 4 AktG gilt mit der Maßgabe, dass der Widerspruch am Tage nach dem Zugang der Aufforderung zur schriftlichen, fernmündlichen oder einer anderen vergleichbaren Form der Beschlussfassung der Vorsitzenden/dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates zugegangen sein muss.</p> <p>5. Über die gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift anzufertigen. Das Mitglied, welches die Sitzung leitet, unterzeichnet die Niederschrift. Sie ist den Mitgliedern und den Gesellschaftern zu übersenden. Unabhängig vom Versand der Niederschrift werden Beschlüsse am Tag der Beschlussfassung wirksam.</p> <p>6. Die Geschäftsführung der Gesellschaft nimmt an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil. Sie ist berechtigt und auf Verlangen des Aufsichtsrates auch verpflichtet, zu allen Punkten der Tagesordnung ihre Ansicht darzulegen. Sachverständige und Auskunftspersonen können zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.</p>
--	--

<p style="text-align: center;">§ 6 Geschäftsführung und Vertretung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a) Die Gesellschaft hat eine Geschäftsführerin/einen Geschäftsführer oder mehrere Geschäftsführer/innen. b) Der/die Geschäftsführer/innen wird/werden jeweils für fünf Jahre bestellt. c) Erneute Bestellung ist möglich. 2. Die Geschäftsführer/innen sind verpflichtet, die Weisungen des Aufsichtsrates zu befolgen, insbesondere eine vom Aufsichtsrat aufgestellte Geschäftsanweisung zu beachten. 3. Die Gesellschaft wird durch eine Geschäftsführerin/einen Geschäftsführer allein vertreten, wenn sie/er alleinige/alleiniger Geschäftsführerin/Geschäftsführer ist oder wenn der Aufsichtsrat sie/ihn zur Alleinvertretung ermächtigt hat. Im Übrigen wird die Gesellschaft gemeinschaftlich durch zwei Geschäftsführer/innen oder durch eine Geschäftsführerin/einen Geschäftsführer gemeinschaftlich mit einer Prokuristin/einem Prokuristen vertreten. In diesem Falle gilt das Vier-Augen-Prinzip. 4. Die Geschäftsführer/innen und Prokurist/en können von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit werden. 5. Die Geschäftsführung stellt so rechtzeitig einen Wirtschaftsplan auf, dass die Gesellschafterversammlung ihn auf Empfehlung des Aufsichtsrates vor Beginn des Geschäftsjahres beschließen kann. Der Wirtschaftsplan ist in sinngemäßer Anwendung der Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung aufzustellen und umfasst insbesondere den Erfolgsplan, den Investitionsplan und die Stellenübersicht. Dem Wirtschaftsplan ist ein fünfjähriger Finanzplan beizufügen. 	<p style="text-align: center;">§ 12 Geschäftsführung und Vertretung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a) Die Gesellschaft hat eine oder mehrere Geschäftsführerinnen oder Geschäftsführer (Geschäftsführung). b) Die Bestellung erfolgt für jeweils fünf Jahre. c) Erneute Bestellung ist möglich. 2. Die Geschäftsführung führt die Geschäfte der Gesellschaft nach Maßgabe der Gesetze, dieses Gesellschaftsvertrags, den Geschäftsanweisungen sowie der Beschlüsse der übrigen Organe der Gesellschaft. 3. Die Gesellschaft wird durch eine Geschäftsführerin/einen Geschäftsführer allein vertreten, wenn sie/er alleinige/alleiniger Geschäftsführerin/Geschäftsführer ist oder wenn der Aufsichtsrat sie/ihn zur Alleinvertretung ermächtigt hat. Im Übrigen wird die Gesellschaft gemeinschaftlich durch zwei Geschäftsführer/innen oder durch eine Geschäftsführerin/einen Geschäftsführer gemeinschaftlich mit einer Prokuristin/einem Prokuristen vertreten. In diesem Falle gilt das Vier-Augen-Prinzip. 4. Die Geschäftsführer/innen und Prokurist/en können von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit werden. 5. Die Geschäftsführung stellt so rechtzeitig einen Wirtschaftsplan auf, dass die Gesellschafterversammlung ihn auf Empfehlung des Regionalrats vor Beginn des Geschäftsjahres beschließen kann. Der Wirtschaftsplan ist in sinngemäßer Anwendung der Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung aufzustellen und umfasst insbesondere den Erfolgsplan, den Investitionsplan und die Stellenübersicht. Dem Wirtschaftsplan ist ein fünfjähriger Finanzplan beizufügen.
<p style="text-align: center;">§ 10 Verfügung und Einziehung von Geschäftsanteilen, Vorkaufsrechte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verfügung über einen Geschäftsanteil oder einen Teil eines Geschäftsanteiles, insbesondere Abtretung oder Verpfändung, ist nur mit Zustimmung aller Gesellschafter/innen zulässig. 2. Die Gesellschafter können auch die Einziehung einzelner Geschäftsanteile durch einstimmigen Gesellschafterbeschluss beschließen. Dieser darf nur gefasst werden, sofern ein wichtiger Grund vorliegt, also insbesondere dann, wenn ein gedeihliches Zusammenwirken der Gesellschafter nicht mehr möglich ist oder der betroffene Gesellschafter Klage auf Auflösung der Gesellschaft erhebt. Das Recht zur Einziehung mit Zustimmung des betroffenen Gesellschafters bleibt hiervon unberührt. 3. Bei der Beschlussfassung steht dem betroffenen 	<p style="text-align: center;">§ 13 Verfügung und Einziehung von Geschäftsanteilen, Vorkaufsrechte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verfügung über einen Geschäftsanteil oder einen Teil eines Geschäftsanteiles, insbesondere Abtretung oder Verpfändung, ist nur mit Zustimmung aller Gesellschafter/innen zulässig. 2. Die Gesellschafter können auch die Einziehung einzelner Geschäftsanteile durch einstimmigen Gesellschafterbeschluss beschließen. Dieser darf nur gefasst werden, sofern ein wichtiger Grund vorliegt, also insbesondere dann, wenn ein gedeihliches Zusammenwirken der Gesellschafter nicht mehr möglich ist oder der betroffene Gesellschafter Klage auf Auflösung der Gesellschaft erhebt. Das Recht zur Einziehung mit Zustimmung des betroffenen Gesellschafters bleibt hiervon unberührt. 3. Bei der Beschlussfassung steht dem betroffenen

<p>Gesellschafter kein Stimmrecht zu, seine Stimme bleibt bei der Berechnung der Mehrheit außer Betracht.</p> <p>4. Statt der Einziehung kann die Gesellschaft nach Ihrer freien Wahl verlangen, dass der Geschäftsanteil an die Gesellschaft, eine von ihr bezeichnete dritte Person oder an die übrigen Gesellschafter im Verhältnis ihrer Beteiligung abgetreten wird. § 11 Abs. 1 und 3 dieses Vertrages gelten entsprechend.</p> <p>5. Im Falle der Übertragung oder Verpfändung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen, steht den übrigen Gesellschaftern im Verhältnis ihrer Beteiligung ein Vorkaufsrecht zu. Macht ein Gesellschafter von seinem Vorkaufsrecht nicht innerhalb von zwei Monaten durch schriftliche Erklärung Gebrauch, geht das Recht anteilig auf die verbleibenden Gesellschafter über. Für den Fall, dass mehrere Vorkaufsberechtigte ihre Vorkaufsrechte ausüben, ist der Geschäftsanteil nach dem Verhältnis der Anteile der Vorkaufsberechtigten zu teilen, wobei die neuen Teilgeschäftsanteile durch 50 Euro teilbar sein müssen.</p> <p>6. Die Höhe des Auseinandersetzungsguthabens des Ausscheidenden bemisst sich nach § 11 dieses Vertrages.</p>	<p>Gesellschafter kein Stimmrecht zu, seine Stimme bleibt bei der Berechnung der Mehrheit außer Betracht.</p> <p>4. Statt der Einziehung kann die Gesellschaft nach Ihrer freien Wahl verlangen, dass der Geschäftsanteil an die Gesellschaft, eine von ihr bezeichnete dritte Person oder an die übrigen Gesellschafter im Verhältnis ihrer Beteiligung abgetreten wird. § 14 Abs. 1 und 3 dieses Vertrages gelten entsprechend.</p> <p>5. Im Falle der Übertragung oder Verpfändung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen, steht den übrigen Gesellschaftern im Verhältnis ihrer Beteiligung ein Vorkaufsrecht zu. Macht ein Gesellschafter von seinem Vorkaufsrecht nicht innerhalb von zwei Monaten durch schriftliche Erklärung Gebrauch, geht das Recht anteilig auf die verbleibenden Gesellschafter über. Für den Fall, dass mehrere Vorkaufsberechtigte ihre Vorkaufsrechte ausüben, ist der Geschäftsanteil nach dem Verhältnis der Anteile der Vorkaufsberechtigten zu teilen, wobei die neuen Teilgeschäftsanteile durch 50 Euro teilbar sein müssen.</p> <p>6. Die Höhe des Auseinandersetzungsguthabens des Ausscheidenden bemisst sich nach § 14 dieses Vertrages.</p>
<p style="text-align: center;">§ 11 Auseinandersetzungsguthaben</p>	<p style="text-align: center;">§ 14 Auseinandersetzungsguthaben</p>
<p>1. Scheidet ein Gesellschafter aus der Gesellschaft aus, ohne dass es zu einer Liquidation der Gesellschaft kommt oder wird sein Gesellschaftsanteil eingezogen, erhält er eine Abfindung (Auseinandersetzungsguthaben). Die Höhe des Auseinandersetzungsguthabens bemisst sich nach dem für den Geschäftsanteil zum Zeitpunkt der Gesellschaftsgründung eingezahlten Nennwert.</p> <p>2. Die Abfindung ist in vier gleich hohen Raten zu zahlen. Die erste Rate ist zum Ende des Geschäftsjahres fällig, in dem der betreffende Gesellschafter ausscheidet. Die übrigen Raten sind jeweils zum 01.07. bzw. 01.01. der Folgejahre fällig. Das restliche Abfindungsguthaben ist ab diesem Zeitpunkt jährlich mit 2 Prozent über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. Die Zinsen sind jeweils nachträglich zum Ende des Geschäftsjahres zu berechnen und zahlungsfällig.</p> <p>3. Die Möglichkeit, eine vorzeitige Auszahlung des Auszahlungsguthabens zu beschließen, bleibt einem Gesellschafterbeschluss mit einfacher Mehrheit vorbehalten.</p>	<p>1. Scheidet ein Gesellschafter aus der Gesellschaft aus, ohne dass es zu einer Liquidation der Gesellschaft kommt oder wird sein Gesellschaftsanteil eingezogen, erhält er eine Abfindung (Auseinandersetzungsguthaben). Die Höhe des Auseinandersetzungsguthabens bemisst sich nach dem für den Geschäftsanteil zum Zeitpunkt der Gesellschaftsgründung eingezahlten Nennwert.</p> <p>2. Die Abfindung ist in vier gleich hohen Raten zu zahlen. Die erste Rate ist zum Ende des Geschäftsjahres fällig, in dem der betreffende Gesellschafter ausscheidet. Die übrigen Raten sind jeweils zum 01.07. bzw. 01.01. der Folgejahre fällig. Das restliche Abfindungsguthaben ist ab diesem Zeitpunkt jährlich mit 2 Prozent über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. Die Zinsen sind jeweils nachträglich zum Ende des Geschäftsjahres zu berechnen und zahlungsfällig.</p> <p>3. Die Möglichkeit, eine vorzeitige Auszahlung des Auszahlungsguthabens zu beschließen, bleibt einem Gesellschafterbeschluss mit einfacher Mehrheit vorbehalten.</p>
<p style="text-align: center;">§ 12 Jahresabschluss</p>	<p style="text-align: center;">§ 15 Jahresabschluss</p>

<p>1. Die Geschäftsführung hat innerhalb von 5 Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres den Jahresabschluss sowie den Lagebericht in entsprechender Anwendung der Vorschriften des 3. Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufzustellen. Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers sowie ein Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses der Gesellschaft sind innerhalb von 7 Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres vom Aufsichtsrat den Gesellschaftern zum Zwecke der Feststellung des Jahresabschlusses und zur Entlastungserteilung vorzulegen.</p> <p>Der Bericht des Aufsichtsrates über das Ergebnis der Prüfung ist den Gesellschaftern ebenfalls unverzüglich vorzulegen.</p> <p>2. Die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Gesamtbezüge der Gesellschaft im Sinne des § 285 Nummer 9 des Handelsgesetzbuches (HGB) der Mitglieder der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates oder anderer Organe der Gesellschaft mit Ausnahme der Gesellschafterversammlung sind nach Maßgabe des § 102 der Gemeindeordnung zu veröffentlichen, ferner unter Namensnennung die Bezüge jedes einzelnen Mitglieds dieser Personengruppen unter Aufgliederung nach Komponenten im Sinne des § 285 Nummer 9 Buchstabe a HGB; die individualisierte Ausweisungspflicht gilt auch für:</p> <ol style="list-style-type: none"> Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall einer vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, und für deren Voraussetzungen, Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, mit ihrem Barwert sowie den von der Gesellschaft während des Geschäftsjahres hierfür aufgewandten oder zurückgestellten Betrag unter Angabe der vertraglich festgelegten Altersgrenze, während des Geschäftsjahres vereinbarte Änderungen dieser Zusagen und Leistungen, die einem früheren Mitglied, das seine Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres beendet hat, in diesem Zusammenhang zugesagt und im Laufe des Geschäftsjahres gewährt worden sind. <p>3. Die Abschlussprüfung hat sich auch auf die in § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Haushaltsgrundsätzegesetzes genannten Prüfungsgegenstände zu erstrecken.</p> <p>4. Die Prüfung des Jahresabschlusses erfolgt nach den Vorschriften des Kommunalprüfungsgesetzes, soweit nicht eine Prüfung durch andere gesetzliche Vorschriften vorgeschrieben ist.</p> <p>5. Die Rechnungsprüfungsämter der kommunalen Gesellschafter und die für die überörtliche</p>	<p>1. Die Geschäftsführung hat gemäß den geltenden Vorschriften nach Abschluss des Geschäftsjahres den Jahresabschluss sowie den Lagebericht in entsprechender Anwendung der Vorschriften des 3. Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufzustellen. Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers sowie ein Vorschlag für die Verwendung des Jahresergebnisses der Gesellschaft sind innerhalb von 7 Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres vom Aufsichtsrat den Gesellschaftern zum Zwecke der Feststellung des Jahresabschlusses und zur Entlastungserteilung vorzulegen.</p> <p>Der Bericht des Aufsichtsrates über das Ergebnis der Prüfung ist den Gesellschaftern ebenfalls unverzüglich vorzulegen.</p> <p>2. Die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Gesamtbezüge der Gesellschaft im Sinne des § 285 Nummer 9 des Handelsgesetzbuches (HGB) der Mitglieder der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates oder anderer Organe der Gesellschaft mit Ausnahme der Gesellschafterversammlung sind nach Maßgabe des § 102 der Gemeindeordnung zu veröffentlichen, ferner unter Namensnennung die Bezüge jedes einzelnen Mitglieds dieser Personengruppen unter Aufgliederung nach Komponenten im Sinne des § 285 Nummer 9 Buchstabe a HGB; die individualisierte Ausweisungspflicht gilt auch für:</p> <ol style="list-style-type: none"> Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall einer vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, und für deren Voraussetzungen, Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, mit ihrem Barwert sowie den von der Gesellschaft während des Geschäftsjahres hierfür aufgewandten oder zurückgestellten Betrag unter Angabe der vertraglich festgelegten Altersgrenze, während des Geschäftsjahres vereinbarte Änderungen dieser Zusagen und Leistungen, die einem früheren Mitglied, das seine Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres beendet hat, in diesem Zusammenhang zugesagt und im Laufe des Geschäftsjahres gewährt worden sind. <p>3. Die Abschlussprüfung hat sich auch auf die in § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Haushaltsgrundsätzegesetzes genannten Prüfungsgegenstände zu erstrecken.</p> <p>4. Die Prüfung des Jahresabschlusses erfolgt nach den Vorschriften des Kommunalprüfungsgesetzes, soweit nicht eine Prüfung durch andere gesetzliche Vorschriften vorgeschrieben ist.</p> <p>5. Die Rechnungsprüfungsämter der kommunalen</p>
---	--

<p>Prüfung zuständige Prüfbehörde haben die in § 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes bezeichneten Befugnisse.</p>	<p>Prüfung zuständige Prüfbehörde haben die in § 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes bezeichneten Befugnisse.</p>
<p style="text-align: center;">§ 13 Gewinne und Nachschusspflicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Etwaige Gewinne sind nicht auszuschütten, sondern ausschließlich für Zwecke der Gesellschaft zu verwenden. 2. Die Gesellschafter verpflichten sich, etwaige Verluste bis zu der aus dem jährlich beschlossenen Wirtschaftsplan ergebenden Höhe im Verhältnis ihrer Anteile zu übernehmen. Die Gesellschafterversammlung kann einstimmig hiervon abweichende Beschlüsse treffen. 	<p style="text-align: center;">§ 16 Gewinne und Nachschusspflicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Etwaige Gewinne sind nicht auszuschütten, sondern ausschließlich für Zwecke der Gesellschaft zu verwenden. 2. Die Gesellschafter verpflichten sich, etwaige Verluste bis zu der aus dem jährlich beschlossenen Wirtschaftsplan ergebenden Höhe im Verhältnis ihrer Anteile zu übernehmen. Die Gesellschafterversammlung kann einstimmig hiervon abweichende Beschlüsse treffen.
<p style="text-align: center;">§ 14 Kündigung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jeder Gesellschafter ist berechtigt, die Gesellschaft mit einjähriger Frist zum Ende eines Geschäftsjahres zu kündigen. Die Kündigung muss durch eingeschriebenen Brief gegenüber sämtlichen übrigen Gesellschaftern erfolgen. Seine Gesellschaftsanteile sind in einem solchen Fall von den übrigen Gesellschaftern entsprechend ihrem Anteil am Gesellschaftskapital zu übernehmen. Das Auseinandersetzungsguthaben und dessen Fälligkeit bestimmen sich nach § 12 dieses Vertrages. 2. Im Falle der Kündigung gem. Abs. 1 wird die Gesellschaft von den übrigen Gesellschaftern fortgesetzt. 	<p style="text-align: center;">§ 17 Kündigung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jeder Gesellschafter ist berechtigt, die Gesellschaft mit einjähriger Frist zum Ende eines Geschäftsjahres zu kündigen. Die Kündigung muss durch eingeschriebenen Brief gegenüber sämtlichen übrigen Gesellschaftern erfolgen. Seine Gesellschaftsanteile sind in einem solchen Fall von den übrigen Gesellschaftern entsprechend ihrem Anteil am Gesellschaftskapital zu übernehmen. Das Auseinandersetzungsguthaben und dessen Fälligkeit bestimmen sich nach § 14 dieses Vertrages. 2. Im Falle der Kündigung gem. Abs. 1 wird die Gesellschaft von den übrigen Gesellschaftern fortgesetzt.
<p style="text-align: center;">§ 15 Auflösung der Gesellschaft</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Auflösung der Gesellschaft kann nur mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen beschlossen werden, es sei denn, es wird das Insolvenzverfahren über das Vermögen der Gesellschaft eröffnet. 2. Nach Auflösung der Gesellschaft ist diese abzuwickeln. Abwickler (Liquidator/en) ist der bzw. sind die Geschäftsführer, soweit die Gesellschafterversammlung keinen anderen bestellt oder ein Insolvenzverwalter für die Abwicklung bestimmt wird. 3. Sollte bei Auflösung der Gesellschaft nach Abdeckung der Schulden und Auszahlung der Minderheitsgesellschafter/innen ein Reinvermögen verbleiben, so fällt dieses einem von den Gesellschaftern mit einfacher Mehrheit zu beschließenden gemeinnützigen Zweck zu. 	<p style="text-align: center;">§ 18 Auflösung der Gesellschaft</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Auflösung der Gesellschaft kann nur mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen beschlossen werden, es sei denn, es wird das Insolvenzverfahren über das Vermögen der Gesellschaft eröffnet. 2. Nach Auflösung der Gesellschaft ist diese abzuwickeln. Abwickler (Liquidator/en) ist der bzw. sind die Geschäftsführer, soweit die Gesellschafterversammlung keinen anderen bestellt oder ein Insolvenzverwalter für die Abwicklung bestimmt wird. 3. Sollte bei Auflösung der Gesellschaft nach Abdeckung der Schulden und Auszahlung der Minderheitsgesellschafter/innen ein Reinvermögen verbleiben, so fällt dieses einem von den Gesellschaftern mit einfacher Mehrheit zu beschließenden gemeinnützigen Zweck zu.
<p style="text-align: center;">§ 16 Veröffentlichungen</p>	<p style="text-align: center;">§ 19 Veröffentlichungen</p>

<p>Die Veröffentlichungen der Gesellschaft erfolgen in der gesetzlich vorgeschriebenen Form.</p> <p style="text-align: center;">§ 17 Schlussbestimmungen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages als nicht rechtswirksam erweisen, so wird dadurch die Gültigkeit im Übrigen nicht berührt. Die unwirksame Vorschrift des Gesellschaftsvertrages ist sodann durch Beschluss der Gesellschafterversammlung so zu ergänzen und zu ändern, dass der mit der ungültigen Vorschrift beabsichtigte Zweck erreicht wird. Entsprechend ist zu verfahren, wenn sich bei der Durchführung dieses Gesellschaftsvertrages eine ergänzungsbedürftige Lücke ergibt. 2. Soweit dieser Gesellschaftsvertrag keine abweichenden Regelungen enthält, findet das GmbH-Gesetz in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung. 3. Die Kosten für den Gründungsaufwand trägt die Gesellschaft. 	<p>Die Veröffentlichungen der Gesellschaft erfolgen in der gesetzlich vorgeschriebenen Form.</p> <p style="text-align: center;">§ 20 Schlussbestimmungen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages als nicht rechtswirksam erweisen, so wird dadurch die Gültigkeit im Übrigen nicht berührt. Die unwirksame Vorschrift des Gesellschaftsvertrages ist sodann durch Beschluss der Gesellschafterversammlung so zu ergänzen und zu ändern, dass der mit der ungültigen Vorschrift beabsichtigte Zweck erreicht wird. Entsprechend ist zu verfahren, wenn sich bei der Durchführung dieses Gesellschaftsvertrages eine ergänzungsbedürftige Lücke ergibt. 2. Soweit dieser Gesellschaftsvertrag keine abweichenden Regelungen enthält, findet das GmbH-Gesetz in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung. 3. Die Kosten für den Gründungsaufwand trägt die Gesellschaft.
--	--



Förderung von Digitalen Fahrgastinformations- Anzeigern (DFI): Förderrichtlinie

VO/2024/069-01	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 22.04.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tonya Klatt

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö
24.06.2024	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

In seiner Sitzung am 18.03.2024 hat der Kreistag die Vorlage VO/2024/069 zur erneuten Behandlung in den Regionalentwicklungsausschuss zurück verwiesen.

Nachfolgend werden die Gründe für das von der Verwaltung vorgeschlagene Verfahren bezüglich der Umsetzung von DFI-Anzeigern und die verschiedenen Herangehensweisen näher erläutert.

Im Rahmen des Ausbaus des ÖPNV wurden ergänzend als Testversuch auch erste DFI-Anzeiger an ausgewählten Standorten in Rendsburg, Eckernförde und Hamdorf installiert.

Diese Anzeiger wurden im Rahmen zweier kombinierter Förderprogramme von Bund und Land gefördert. Die Förderung wurde vom Kreis als Pilotprojekt beantragt, um

erste Erfahrungen mit DFI-Anzeigern zu gewinnen und den Nutzen bewerten zu können.

Das Ziel des Förderprojektes war es, in dem Pilotprojekt das Verkehrsgeschehen im ÖPNV transparenter zu machen und eine weitere Erleichterung bei der Nutzung des ÖPNV-Angebots und zu erzielen, um so den Umstieg auf den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Als Antragsteller im Rahmen der Förderprogramme ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde zwangsweise Eigentümer dieser DFI-Anzeiger aus dem Pilotvorhaben. Aufgrund einer Vorgabe der Förderbedingungen ist die Übertragung des Eigentums an diesen DFI-Anzeigern für 20 Jahre ausgeschlossen.

Auf Grund der positiven Erfahrungen mit den ersten DFI-Anzeigern aus dem Pilotprojekt soll ein geregelter Prozess für den weiteren Ausbau von DFI-Anzeigern im Kreis geschaffen werden. Hierfür wurde die anliegende Förderrichtlinie entworfen.

Auf Basis dieser Förderrichtlinie ist vorgesehen, dass der Kreis die Beschaffung der DFI-Anzeiger zu hundert Prozent fördert und den technisch anspruchsvollen Beschaffungsprozess durchführt. Nach erfolgter Beschaffung gehen die DFI Anzeiger in das Eigentum der Kommune über.

Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Verwaltung sachgerecht und entspricht dem Vorgehen in vergleichbaren Fällen, zum Beispiel bei der Förderung von Mobilitätsstationen oder Haltestellen, bei denen ebenso die Investition gefördert wird und der Aufwand für Wartung, Pflege etc. Aufgabe der Kommunen ist, die zudem i.d.R. Eigentümer der vorgesehenen Flächen sind. Diese Kostenteilung zwischen Gemeinde (Unterhalt) und Kreis (Beschaffung) ist auch in anderen als Vergleich herangezogenen Förderungen üblich und spiegelt zudem das beiderseitige Interesse an den DFI-Anzeigern und den resultierenden Nutzen daraus berechtigt wider, in dem sich jeder Akteur mit seinen Kompetenzen einbringen kann und eine faire Aufgabenteilung daraus erfolgt.

Eine Gleichbehandlung mit den Kommunen, in denen die aus dem Pilotprojekt stammenden DFI-Anzeiger installiert wurden ist dahingehend nicht möglich, da eine Übertragung der Pilot-DFI vom Kreis auf die Kommunen wie oben beschrieben auf Grund der Förderbestimmungen ausscheidet. Eine Übernahme auch des Unterhalts der weiteren DFI durch den Kreis wird nicht als sachgerecht eingestuft, da dies zum einen gängiger Praxis widerspräche und zusätzliche Strukturen beim Kreis aufgebaut werden müssten, da bereits bestehende Ressourcen vor Ort (Stromversorgung für z.B. Straßenbeleuchtung) dann nicht genutzt werden können.

Relevanz für den Klimaschutz

Durch ein attraktives ÖPNV-Angebot kann der Individualverkehr verringert werden, wodurch der CO₂-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_04_22_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 xx.xx.xxxx in Kraft.

Rendsburg, xx.xx.xxxx

Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Der Landrat -

Dr. Rolf-Oliver Schwemer



Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde

VO/2019/089-01	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 19.02.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tonya Klatt

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö
24.06.2024	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die 2. Novellierung der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beschließen.
2. Der Kreistag beschließt die 2. Novellierung der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Sachverhalt

Die Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde trat 2018 in Kraft. Eine erste Novellierung gab es Ende 2019. Seit dieser Novellierung gab es u. a. eine komplette Umstrukturierung des Regionalverkehrs und seit 2022 eine hohe Inflation. Dies führt dazu, dass Teile der Förderrichtlinie nicht mehr zeitgemäß sind, sodass die Förderrichtlinie entsprechend angepasst werden muss.

Folgende relevante Anpassungen der Förderrichtlinie werden vorgeschlagen:

- Entfernung der Priorisierungsliste der Haltestellen, da diese seit der

Umstellung des Regionalverkehrs veraltet ist. Stattdessen wurden Kriterien festgelegt, nach der eine Haltestelle hinsichtlich ihrer Förderfähigkeit beurteilt wird. Dies ermöglicht es flexibel auf zukünftige Entwicklungen im ÖPNV reagieren zu können.

- Erhöhung der maximalen Fördersumme aufgrund der hohen Inflation.
- Einführung unterschiedlicher Förderquoten, entsprechend der Haushaltslage der Antragssteller. Dies soll insbesondere auch finanzschwachen Gemeinden einen neuen Anreiz bieten den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in Angriff zu nehmen. Die grundsätzliche Förderquote für Haltestellen z. B. an Gemeindestraßen sinkt von 50 % auf 45 %. Je nach Einstufung der Leistungsfähigkeit der Gemeinde, kann die Förderquote auf bis zu 60 % steigen. Ein weiterer Grund für diese Anpassung ist der bisher geringe Abruf der Mittel. Von den ursprünglich 2,2 Mio. € zur Verfügung gestellten Mittel sind bisher ca. 1,2 Mio. € als Fördersumme beantragt worden.

Relevanz für den Klimaschutz

Ein attraktiver ÖPNV trägt zur Reduzierung des Individualverkehrs bei, wodurch der CO2-Ausstoß verringert werden kann.

Finanzielle Auswirkungen

Es werden keine finanziellen Auswirkungen entstehen.

Anlage/n:

1	2024_02_20_2. Novellierung_Synopse_Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen
---	---

Novellierung der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg - Eckernförde

Derzeitiger Stand	Veränderung
<p align="center">PRÄAMBEL</p> <p>Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und im Kontext seiner Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion fördert der Kreis Rendsburg-Eckernförde den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Kreisgebiet, soweit die Baulast bei Kreis oder Gemeinden liegt. So soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei gestaltet und, in besonderer Hinsicht auf § 8 Abs. 3 PBefG, an heutige Erfordernisse angepasst werden.</p> <p>1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage</p> <p>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 Investitionen in barrierefreie Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in Städten, Ämtern und Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde.</p> <p>1.2 Ein Anspruch der Antragssteller auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel von 2 Mio. € (sog. Windhund-Prinzip).</p> <p>2. Gegenstand der Förderung</p> <p>Gefördert werden, sofern sie nicht durch andere Maßnahmen gefördert werden:</p>	<p>Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und im Kontext seiner Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion fördert der Kreis Rendsburg-Eckernförde den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Kreisgebiet, soweit die Baulast bei Kreis oder Gemeinden liegt. soweit die Baulast bei Ämtern, Städten oder Gemeinden liegt. So soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei gestaltet und, in besonderer Hinsicht auf § 8 Abs. 3 PBefG, an heutige Erfordernisse angepasst werden.</p>

2.1 der barrierefreie Um- oder Ausbau von Bushaltestellen, die nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“ in Verbindung mit dem „Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen (Anlage 01)“ der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und deren Baulast in die Zuständigkeit des Kreises oder der Städte, Ämter und Gemeinden fallen.

2.2 sowie dafür notwendige Planungskosten.

Sollten Zuschüsse durch das Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Art. 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden in Schleswig-Holstein bestehen, so bezieht sich der Zuschuss des Kreises auf die übrig bleibenden Kosten.

3. Zuwendungsempfänger

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

4. Zuwendungsvoraussetzungen

2.1 der barrierefreie Um- oder Ausbau von Bushaltestellen, ~~die nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“ in Verbindung mit dem „Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen (Anlage 01)“ der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und deren Baulast in die Zuständigkeit des Kreises oder der Städte, Ämter und Gemeinden fallen.~~

mit besonderer Bedeutung, deren Baulast in die Zuständigkeit des ~~Kreises oder Städte, Ämter und Gemeinden~~ fallen. Die Bewilligungsbehörde beurteilt die besondere Bedeutung auf Basis folgender Parameter:

- Anzahl Ein- und Aussteiger (soweit vorhanden)
- Linienanzahl
- Taktfrequenz
- Umsteigehaltestelle
- Knotenpunkt
- Bahnhof
- Erwartete zukünftige Bedeutung
- besondere Merkmale in unmittelbarer Nähe der Haltestelle (Alten-/Pflegeheim, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, etc.).

Die Bewilligungsbehörde achtet auf eine gerechte Verteilung der Mittel.

3. Zuwendungsempfänger

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

Voraussetzungen der Gewährung einer Zuwendung sind, dass

4.1 die Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Barrierefreiheit dient und in der Anlage 01 als erforderliche Maßnahme Darstellung findet.

4.2 das beantragte Vorhaben zur vollständigen Barrierefreiheit des Haltestellenbereiches führt. Sollte dies aufgrund der räumlichen Gegebenheiten am Standort nicht möglich sein, sollte im direkten Umfeld nach einem alternativen Standort gesucht werden bzw. die Neuordnung des Straßenraumes (Schließung einer Busbucht bzw. Bau eines Buskaps), der Zukauf eines Grundstücks (oder -teiles), der Einsatz von 22-24 cm hohen Sonderbordsteinen oder die Erstellung eines verkürzten erhöhten Haltestellenbereiches zu prüfen. Sollte es keine vernünftigerweise leistbaren Alternativen geben, kann vom Fördermittelgeber geprüft werden, ob eine eingeschränkte Barrierefreiheit ebenfalls zuwendungsfähig ist.

4.3 der Zuwendungsempfänger den geförderten Haltestellenbereich nach seiner Fertigstellung eigenständig zu unterhalten und zweckentsprechend zu nutzen hat.

4.4 der Zuwendungsempfänger sicherzustellen hat, dass der geförderte Haltestellenbereich jedem für diesen Bereich konzessionierten Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird.

4.5 zum Zeitpunkt der Bewilligung mit der Maßnahme noch nicht begonnen worden sein darf. Die Maßnahmen müssen grundsätzlich ausführungsfähig sein und spätestens ein Jahr nach Bewilligung abgeschlossen werden können. Die Kosten dürfen nicht infolge zu aufwändiger Planung überhöht und daher mit den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit unvereinbar sein.

4.1 die Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Barrierefreiheit dient ~~und in der Anlage 01 als erforderliche Maßnahme Darstellung findet~~ und nach Nr. 2.1 als förderfähig eingestuft wurde.

4.5 zum Zeitpunkt der Bewilligung mit der Maßnahme noch nicht begonnen worden sein darf. Die Maßnahmen müssen grundsätzlich ausführungsfähig sein und spätestens ein Jahr nach Bewilligung abgeschlossen werden können. Die Kosten dürfen nicht infolge zu aufwändiger Planung überhöht und daher mit den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit unvereinbar sein.

Maßgeblich für die Gewährung der Fördermittel ist der Bewilligungsbescheid des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

unvereinbar sein. Maßgeblich für die Gewährung der Fördermittel ist der Bewilligungsbescheid des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Sollte die Maßnahme nach einem Jahr nicht abgeschlossen sein hat der Zuwendungsempfänger eine Verlängerung der Förderbewilligung noch während des ursprünglichen Förderzeitraums beim Fördermittelgeber zu beantragen.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendungen werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Das Gesamtbudget beträgt hierbei 2 Mio. Euro.

5.2 a) Der Zuschuss beträgt 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Haltestellen, die nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“, in Verbindung mit der Anlage 01, der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und im Rahmen der Baulast (Kreisstraße) in die Zuständigkeit des Kreises fallen. Bestandteile von Haltestellen an Kreisstraßen deren Baulast bei einer Gemeinde liegt, werden zu 75 % gefördert. Selbige Staffelung gilt für die entstehenden Planungskosten gemäß der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI). Standorte die im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes des Kreises Rendsburg-Eckernförde Knotenpunkte darstellen werden ebenso zu 100% gefördert.

~~5.2 a) Der Zuschuss beträgt 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Haltestellen, die nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“, in Verbindung mit der Anlage 01, der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und im Rahmen der Baulast (Kreisstraße) in die Zuständigkeit des Kreises fallen. Bestandteile von förderfähigen Haltestellen nach Nr. 2.1 an Kreisstraßen, deren Baulast nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“ bei einer Gemeinde liegt, werden zu 75 % gefördert. Selbige Staffelung gilt für die entstehenden Planungskosten gemäß der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI). Standorte die im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes des Kreises Rendsburg-Eckernförde Knotenpunkte darstellen werden ebenso zu 100 % gefördert.~~

Es gilt ergänzend bei Haltestellen an Kreisstraßen hierzu:

- Gemeinden mit einer eingeschränkten dauernden Leistungsfähigkeit kann ein

b) Bei Haltestellen, die der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und bei denen die Zuständigkeit bei den Gemeinden liegt, beträgt der Zuschuss 50 %. Selbige Staffelung gilt für die entstehenden Planungskosten gemäß der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI). Gesonderter Prüfung bedürfen Fälle, in denen ein Baulastträger und ein Dritter eine abweichende Vereinbarung über die Straßenbaulast oder über die Herstellung und Unterhaltung von Straßenteilen getroffen haben.

b) Bei Haltestellen, ~~die der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind~~ die nach Nr. 2.1 als förderfähig eingestuft wurden, und bei denen die Zuständigkeit ~~nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“~~ bei den Gemeinden liegt, beträgt der Zuschuss ~~50~~ 45 %. Selbige Staffelung gilt für die entstehenden Planungskosten gemäß der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI). Gesonderter Prüfung bedürfen Fälle, in denen ein Baulastträger und ein Dritter eine abweichende Vereinbarung über die Straßenbaulast oder über die Herstellung und Unterhaltung von Straßenteilen getroffen haben.

Es gilt ergänzend hierzu:

- Gemeinden mit einer eingeschränkten dauernden Leistungsfähigkeit kann ein Zuschuss in Höhe von bis zu 50 % gewährt werden.
- Gemeinden mit einer gefährdeten dauernden Leistungsfähigkeit kann ein Zuschuss von bis zu 55 % gewährt werden.
- Gemeinden mit einer weggefallenen dauernden

Zuschuss in Höhe von bis zu 75 % gewährt werden.

- Gemeinden mit einer gefährdeten dauernden Leistungsfähigkeit kann ein Zuschuss von bis zu 80 % gewährt werden.
- Gemeinden mit einer weggefallenen dauernden Leistungsfähigkeit kann ein Zuschuss von bis zu 85 % gewährt werden.

Die Einstufung der dauernden Leistungsfähigkeit erfolgt jährlich durch den Fachdienst Kommunalaufsicht des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Maßgeblich ist die jüngste Bewertung, die beim Kreis für die antragstellende Gemeinde zum Zeitpunkt der Antragstellung vorliegt.

Leistungsfähigkeit kann ein Zuschuss von bis zu 60 % gewährt werden.

Die Einstufung der dauernden Leistungsfähigkeit erfolgt jährlich durch den Fachdienst Kommunalaufsicht des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Maßgeblich ist die jüngste Bewertung, die beim Kreis für die antragstellende Gemeinde zum Zeitpunkt der Antragstellung vorliegt.

5.3 Die Maximalsumme der zuwendungsfähigen Ausgaben pro Haltestelle beträgt 30.000 € für die baulichen Maßnahmen, sowie 5.000 € für die Planungskosten. Sollte diese Summe bei Haltestellen an Kreisstraßen überschritten werden, kann der Landrat im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel über einen Wegfall der Maximalsumme entscheiden.

5.3 Die Maximalsumme der zuwendungsfähigen Ausgaben pro Haltestelle beträgt ~~30.000~~ 70.000 € für die baulichen Maßnahmen, sowie ~~5.000~~ 7.000 € für die Planungskosten. Sollte diese Summe bei Haltestellen ~~an Kreisstraßen~~ an Knotenpunkten überschritten werden, kann der Landrat im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel über einen Wegfall der Maximalsumme entscheiden.

5.4 Die Standards richten sich nach dem Leitfaden zur Barrierefreiheit der NAH.SH für den Kreis Rendsburg-Eckernförde und beinhalten:

- Hochbord und Buskapsteine, Bodenindikatoren (Warnstreifen parallel zur Bordsteinkante), Betonformsteine, Pflasterung, Untergrund, Haltestellenmast, Tragschicht, Decke (genauer definiert im Anhang)

5.5 Eigenleistungen der Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig.

6. Verfahren - Antragsstellung, Entscheidung, Prüfungsrecht

6.1 Bewilligungsbehörde ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde.

6.2 Die Anträge sind in einfacher Ausfertigung mit den folgenden

6.2 Die Einstufung der Förderfähigkeit nach Nr. 2.1 ist vor Antragstellung mit

Unterlagen an den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu richten:

- Beschreibung des Vorhabens mit Darstellung des gegenwärtigen und geplanten Zustandes,
- Für die Beurteilung nötige Pläne, insbesondere Lageplan, Längsschnitt, Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne und -verzeichnis,
- Sonderpläne (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt), soweit sie zur Darstellung der Bauwerke erforderlich sind,
- Kostenzusammenstellung (ggf. mit eingeholten Angeboten),
- Finanzierungsübersicht, Antragskopien auf Zuwendungen Dritter.

6.3 Die Förderung bereits begonnener Vorhaben ist ausgeschlossen.

6.4 Die Antragsteller sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Verwendung der bewilligten Mittel sicherzustellen und dies nach Abschluss der Maßnahme unter Beifügung eines zahlenmäßigen Nachweises unverzüglich dem Kreis Rendsburg-Eckernförde mitzuteilen.

6.5 Nachträgliche Abweichungen von den mit dem Antrag eingereichten Bau- und Planungsunterlagen sind der Bewilligungsbehörde mit Begründung vorzulegen.

6.6 Die Auszahlung der per Bescheid festgesetzten Zuwendungen erfolgt nach der erfolgreichen Endabnahme durch den Fördermittelgeber.

7. Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt zum 16.12.2019 in Kraft.

der Bewilligungsbehörde abzustimmen. Möchte eine Gemeinde einen erhöhten Förderbetrag beantragen, kann sie vor Antragstellung beim Fachdienst Kommunalaufsicht die Einstufung ihrer dauernden Leistungsfähigkeit erfragen. Die jeweilige Einstufung ist im Antrag anzugeben.

6.23 Die Anträge sind in einfacher Ausfertigung mit den folgenden Unterlagen an den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu richten:

- Beschreibung des Vorhabens mit Darstellung des gegenwärtigen und geplanten Zustandes,
- Für die Beurteilung nötige Pläne, insbesondere Lageplan, Längsschnitt, Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne und -verzeichnis,
- Sonderpläne (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt), soweit sie zur Darstellung der Bauwerke erforderlich sind,
- Kostenzusammenstellung (ggf. mit eingeholten Angeboten),
- Finanzierungsübersicht, Antragskopien auf Zuwendungen Dritter,
- gegebenenfalls die Einstufung der dauernden Leistungsfähigkeit der antragstellenden Gemeinde,
- Verträge/Vereinbarungen bei mehreren beteiligten Baulastträgern über Baulastträgerschaften und Kostenteilungen.

6.34 Die Förderung bereits begonnener Vorhaben ist ausgeschlossen.

6.45 Die Antragsteller sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Verwendung der bewilligten Mittel sicherzustellen und dies nach Abschluss der Maßnahme unter Beifügung eines zahlenmäßigen Nachweises unverzüglich dem Kreis Rendsburg-Eckernförde mitzuteilen.

6.56 Nachträgliche Abweichungen von den mit dem Antrag eingereichten Bau-

Anhang

Bestandteile der Förderung sowie deren Standards

Die Standards richten sich nach dem Maßnahmenplan Barrierefreiheit im ÖPNV für den Kreis Rendsburg-Eckernförde und beinhalten im Wesentlichen:

- Hochbord, 16-18 cm bzw. bei geeigneter Haltestellengeometrie und geeigneten Fahrzeugen 22-24 cm
- Betonformsteine oder „Kasseler Sonderbord“ bzw. artverwandte Bordsteine
- Außer bei Ausstiegshaltestellen normgerechte Bodenindikatoren (Auffindestreifen und Einstiegsfeld; bei Haltemöglichkeit mehrerer Busse hintereinander bzw. stark nachgefragten sonstigen Haltestellen Warn-/Leitstreifen parallel zur Bordsteinkante, bei letzteren alternativ optisch/taktil kontrastreicher Bordstein (bei geringer Einsteigerfrequenz Entfall zulässig)
- Pflasterung, Untergrund etc. (eben, rutschfest, ohne Stufen und Spalten)
- Ausreichende Manövrierräume (2,50 m Tiefe im Bereich der 2. Bustür; Freihalten eines 1,50 m breiten Streifens parallel zum Bordstein von Hindernissen/Einbauten, 60 cm Abstand selbiger von Bodenindikatoren)
- Einhaltung der Grenzwerte für Längs- und Querneigungen
- Haltestellenmast
- Tragschicht, Decke

und Planungsunterlagen sind der Bewilligungsbehörde mit Begründung vorzulegen.

6.67 Die Auszahlung der per Bescheid festgesetzten Zuwendungen erfolgt nach der erfolgreichen Endabnahme durch den Fördermittelgeber.

- Bordsteinabsenkung auf max. 3 cm (oder alternativ differenziert 0/6 cm) in unmittelbarer Haltestellennähe bei Erfordernis der Fahrbahnquerung; ausreichend breite Zuwegung

Ergänzend wird auf den Leitfaden der NAH.SH verwiesen, insbesondere mit Blick auf weitere Erläuterungen zu den einzelnen Barrierefreiheits-Elementen.

Klatt
FD 5.3



Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

VO/2024/153 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.04.2024 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Ausgangssituation:

Der landesweit geltende Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) gilt seit dem 01.04.2005 in Bus und Bahn. In einem umfangreichen Prozess wurde eine Strategie entwickelt, wie der heutige SH-Tarif weiterentwickelt werden kann. Der neue SH-Tarif soll damit auf neu hinzugekommene Anforderungen (Digitalisierung, Multi- und Intermodalität, Deutschlandticket, heutige Kundenbedürfnisse) eingehen, aber auch die zahlreichen politischen Wünsche und Beschlüsse aus den Kreisen und kreisfreien Städten aufgreifen.

Der Tarifentwicklungsplan (TEP) zeigt ein Zielbild und eine Vision für die zukünftige Tarifentwicklung auf. Er enthält Maßnahmen und Leitlinien, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Der TEP legt somit das zukünftige Produktsortiment und die zukünftige grundlegende Preisstruktur fest. Er ist hingegen kein Finanzierungsinstrument, daher werden mit ihm keine Preise oder Preisniveaus festgelegt.

Die inhaltliche Arbeit an der Tarifstrategie ist nun abgeschlossen. Der formelle Abschluss des TEP auf fachlicher Ebene soll am 16.05.2024 erfolgen. Es handelt sich dabei um die fachliche Anerkennung des TEP. Dieser bildet dann die Grundlage für zukünftige Tarifmaßnahmen. Diese werden dann anschließend auf Grund der sich ggf. ergebenden finanziellen Auswirkungen als eigenständige Beschlussvorlagen der Politik zur Entscheidung vorgelegt.

Die weitere konkrete Umsetzung der inhaltlichen Vorschläge des TEP ist von

Detailfragen geprägt, bei der lokale Belange sowie praktische Probleme in Einklang mit der Zielsetzung des TEP gebracht werden müssen. Weiterhin ist die Umsetzung maßgeblich von der Finanzierung und dem politischen Willen abhängig. Zum Erreichen der Ziele des TEP wird eine Kompromissbereitschaft notwendig sein. Fachlich wird der TEP von Seiten der Verwaltung als geeigneter Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele im ÖPNV anerkannt.

Der Tarifentwicklungsplan:

Mit der Erarbeitung des TEP wurde im Oktober 2021 begonnen. Ziel des TEP ist es, eine gemeinsame Tarifentwicklungsstrategie zu entwickeln, die für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein soll.

Der Prozess startete mit einer Bestandsaufnahme und Analyse, bis aufgrund weltpolitischer Ereignisse in 2022 der politische Beschluss gefasst wurde, mit dem deutschlandweit gültigen 9- Euro-Ticket ein zeitlich befristetes Angebot zur Entlastung der Pendler*innen zu schaffen. Das Angebot wurde so gut angenommen, dass die Forderung nach einer Fortführung lauter wurde. Mit der Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 wurde diese Forderung umgesetzt.

Hierdurch änderte sich die Zielrichtung des TEP grundlegend. Der TEP sieht nun einen Landestarif vor, der zu diesem neuen Rahmen passt bzw. diesen passend ergänzt. Gleichzeitig wurde der Rahmen aber auch so gestaltet, dass ein neuer Landestarif auch ohne Deutschlandticket fortbestehen kann. Die entwickelten Maßnahmen basieren maßgeblich auf den Anforderungen eines einfachen und verständlichen sowie eines nachfragesteigernden Tarifes.

Ein erster Teil schlägt daher auf Schleswig-Holstein begrenzte Ergänzungen zum Deutschlandticket vor. Dabei handelt es sich um ein Zusatzticket für die 1. Klasse sowie um ein Zusatzticket für die Mitnahme weiterer Personen. Diese Zusatztickets sollen spezifische Bedürfnisse der Fahrgäste bedienen und deren dafür bestehende Zahlungsbereitschaft nutzen. Des Weiteren verfolgt der TEP ein einfaches und attraktives Tarifgefüge mit einem kompakten Sortiment für den künftigen SH-Tarif in der neuen Realität mit dem D-Ticket. Der künftige SH-Tarif soll gerade von Menschen, die nur selten den ÖPNV nutzen, nicht (z.B. aufgrund seiner Komplexität) als Barriere empfunden werden.

Das Herzstück des neuen SH-Tarifes soll ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell mit nur noch drei (Lokal-Umland-Verbund) statt bisher >70 Preisstufen werden. Der TEP bezeichnet dieses neue Tarifsystem als „Umlandmodell“. Das Umlandmodell vereinfacht den Tarif aus Sicht der Fahrgäste erheblich und ermöglicht so eine deutlich stärkere Tarifkommunikation. Für alle Gemeinden gibt es eine Lokalpreisstufe und eine Umlandpreisstufe, darüber hinaus fährt man immer im Gesamtnetz (Land SH sowie Hamburg in den Ringen AB). Eine Feinkonzeption für das Umland ist noch ausstehend. Die Finanzierung des ÖPNV obliegt dabei dem jeweiligen ÖPNV Aufgabenträger. Eine einheitliche Lokalpreisstufe, sowohl im Preis als auch in der Wirkung, muss daher zwischen allen Betroffenen abgestimmt und ausfinanziert werden.

Beteiligung:

Für die Grundausrichtung des TEP wurde eine gezielte Marktforschung durchgeführt. Für die weitere Erarbeitung des TEP wurde eine breite Beteiligung im Rahmen der Gremienstruktur sichergestellt. Für die grundsätzlichen Anforderungen (Lieferung

von Input) und zu wichtigen Meilensteinen wurde zu Fachforen eingeladen, in denen politische Akteure, Interessensverbände, das Land Schleswig-Holstein, die Nah.SH, die NSH sowie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eingeladen waren. Die Diskussion und Erarbeitung von Maßnahmen wurde weiterhin in Arbeitskreisen (Kern-Arbeitsgremium) durchgeführt, in denen das Land SH, die Nah.SH, die NSH, die Unternehmen „civity“ und „boy“ sowie jeweils 5 Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger beteiligt waren. Die weiteren Entscheidungsprozesse bis zur jetzigen Gestalt des TEP wurden in der Lenkungsgruppe getroffen, welche aus Vertreter*innen der Nah.SH, NSH, der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie aus „civity“ und „boy“ besteht. Diese gleicht zum Großteil der Tarifkommission des SH-Tarifes.

Relevanz für den Klimaschutz

Der TEP verfolgt das Ziel, die tariflichen Nutzungsbarrieren des ÖPNV maßgeblich zu verringern und die Nachfrage zu steigern. Er zeigt somit Maßnahmen auf, die zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen können und somit den ÖPNV-Anteil am Modal-Split sowohl auf lokaler, als auch auf landesweiter Ebene erhöhen können.

Finanzielle Auswirkungen

Der Abschluss des TEP hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen, da es sich um die fachliche Anerkennung zur Fortführung des Prozesses handelt. Eine Festlegung von neuen Preisniveaus oder anderen finanzwirksamen Entscheidungen zu Maßnahmen des TEP erfolgt erst in der anschließenden Umsetzungsphase nach politischem Beschluss.

Anlage/n:

1	Tarifentwicklungsplan - Ergebnisbroschüre
---	---

Der Tarifentwicklungsplan



Einfach für alle

Der neue ÖPNV-Tarif
für Schleswig-Holstein



NAH.SH
Der Nahverkehr

Inhalt

01

Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

04-07

Ausgangssituation, Zielgruppen & unsere Vision

02

Der Weg zum Ziel

Prozess und Beteiligte & unser Tarifentwicklungsprozess

03

Der neue Tarif: Einfach für alle

14-21

Unser SH-Tarif im Überblick: für Gelegenheitstouren & Vielfahrer*innen

04

Was machen andere und so geht es weiter

22-24

Rundumblick & Ausblick

Vorwort

Der Nahverkehr ist ein entscheidendes Instrument, um die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein voranzutreiben.

Mit dem 2021 angestoßenen **Tarifentwicklungsplan, kurz TEP**, haben wir – die Kreise, kreisfreien Städte, das Land, die Verkehrsunternehmen, NSH und NAH.SH – eine neue Tarifsystematik erarbeitet. Er legt die Ziele für die zukünftige Tarifentwicklung, das dazugehörige Produktsortiment und die Preisstruktur fest. Der gemeinsam entwickelte künftige „SH-Tarif“ ist bereits an die neue Nahverkehrsnormalität mit dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket angepasst.

Denn: Die aktuelle Tarifstruktur ist zwar auch im bundesweiten Vergleich weiterhin gut, passt jedoch nicht mehr zu den aktuellen Herausforderungen. Indem wir Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger von Beginn an an einen Tisch geholt haben, haben wir noch enger zusammengearbeitet. Dabei haben wir auch Akteure außerhalb des ÖPNV früh in den Prozess eingebunden. Eine gute Basis, um auch kommende Herausforderungen auf Augenhöhe, mit gebündelter Arbeitskraft und großer Transparenz zu bewältigen.

Ausgangssituation, Prozess und Ergebnis stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.

Ihr Nahverkehr in Schleswig-Holstein

Grußworte



Dr. Arne Beck
Geschäftsführer
NAH.SH

„ Mit dem TEP ist Schleswig-Holstein erneut Vorreiter in Deutschland. Der echte Norden bekommt als erstes Flächenland einen echt einfachen Landestarif und ebnet so den Weg zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verbände und Verkehrsunternehmen können auf diesen entscheidenden Baustein für die Mobilitätswende.sh mehr als stolz sein!“

Arne Beck



Friedrich Scheffer
Stellvertretender
Aufsichtsratsvorsitzender der NSH
Nahverkehr
Schleswig-Holstein GmbH

„ Uns war zum Projektaufsatz klar, dass wir unseren SH-Tarif weiterentwickeln mussten. Die Einführung von 9-Euro- und Deutschlandticket haben das Team und den Lenkungskreis bewegt, die bis dahin entwickelten Ansätze über Bord zu werfen und vor dem Hintergrund der disruptiven Entwicklung in der Tariflandschaft noch mal neu zu denken. Klarer, einfacher, radikaler. Was jetzt als fachliches Ergebnis herausgekommen ist, hält diesem Maßstab in jeden Hinsicht stand. Ich bedanke mich bei allen, die daran mitgearbeitet haben, auch mal eine Extrameile gegangen sind und herkömmliche Überzeugungen in der Vergangenheit zurückgelassen haben. Aufbruch!“

F. Scheffer



Stefan Barkleit
Vorstandsvorsitzender Pro Bahn
SH/HH

„ Aus Sicht der Fahrgäste entscheidet der Tarif darüber, ob eine Reise einfach, komfortabel oder überhaupt möglich ist. Dass es bis 2022 gebraucht hat (20 Jahre!) den SH-Tarif auf das ganze Land auszudehnen, zeigt aber auch die Herausforderungen. An dieser Stelle nicht stehenzubleiben, sondern einen radikalen Neuanfang zu machen, ist ein bemerkenswerter Verdienst des TEP. Wir konnten uns davon überzeugen, dass der Kundenblick maßgeblich beim Entwurf war und freuen uns auf das Ergebnis.“

Stefan Barkleit

„ Der Lenkungskreis zum vorliegenden Tarifentwicklungsplan tagte erstmals vor etwas mehr als zwei Jahren. Das Ergebnis stellt eine 'Entbürokratisierung' der Tariflandschaft in Schleswig-Holstein dar. SH-Tarif und hvv-Tarif werden sich in Zukunft in ihrer Anwendbarkeit kaum noch unterscheiden und so wird es den Fahrgästen im ÖPNV ein-fach gemacht, die für sie passende Fahrkarte zu finden. Für die Umsetzung dieses hier erarbeiteten Konzeptes werden das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte weiterhin engagiert und auf Augenhöhe zusammen arbeiten. Ich freue mich auf die Zukunft!
Ihr Tobias von der Heide“



Tobias von der Heide
Staatssekretär
im Ministerium
für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit,
Technologie und
Tourismus des
Landes Schleswig-Holstein

Tobias von der Heide

„ Als wir 2021 mit dem TEP angefangen haben, war der SH-Tarif für mich ein unübersichtliches Tarifmonster: Für die Fahrt von Lübeck nach Kiel hat die Fahrplanauskunft über 100 verschiedene Preise ausgespuckt! Das werden wir ändern: Einfach, übersichtlich und verständlich. SO macht der ÖPNV bereits am Fahrkartenautomaten Spaß!“



Oliver Bahr
Stellvertretender
Sprecher des
Verbandsausschusses

Oliver Bahr

Neben den genannten Akteur*innen wurde der TEP unterstützt von den Strategieberatungsunternehmen civity Management Consultants (Teil von Ramboll Management Consulting) und boy | Strategie und Kommunikation.

01 Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

Ein Pionier der ersten Stunde

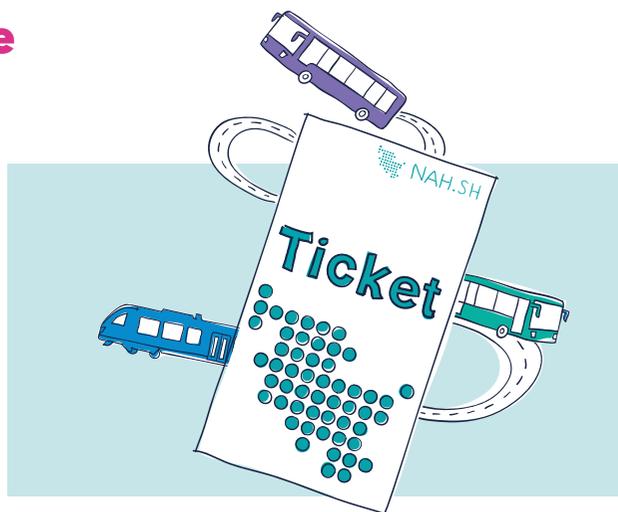
Die Ausgangssituation

Als der **SH-Tarif** (Schleswig-Holstein-Tarif) vor über 20 Jahren eingeführt wurde, war das eine **Pionierleistung**: Schleswig-Holstein war damals das erste Bundesland, in dem es einen einheitlichen Tarif für Bahn, Bus und Fähre gab, der nicht nur landesweit, sondern auch im gesamten Verbundraum bis einschließlich Hamburg gültig ist. Leistungsgerecht sollte der Tarif sein, das heißt: unterschiedliche Preise für unterschiedliche Fahrtlängen und unterschiedliche Angebote für verschiedene Nutzungsanlässe. In der Folge haben wir bis heute viele verschiedene Tickets - sowohl im sogenannten Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, als auch bei den Zeitkarten, d. h. den Monats- und Abfahrkarten.

Bis heute stehen wir mit unserem Tarif deutschlandweit gut da, dennoch haben sich die **Anforderungen** der Kund*innen und auch der Öffentlichen Hand, die den Nah-

verkehr finanziert, **geändert**. Mit dem Deutschlandticket haben wir ein neues Flatrate-Ticket, zu dem die sehr ausdifferenzierten Angebote in Schleswig-Holstein nicht mehr passen. Das haben auch unsere projektbegleitenden Analysen und Marktforschungsstudien gezeigt. Die Ticket-Vielfalt verunsichert viele Kund*innen. Außerdem passt der aktuelle Tarif nicht mehr optimal zum Deutschlandticket und dem **Wunsch nach Vereinfachung**.

Heute wollen wir möglichst viele Menschen für möglichst viele Wege zum Umstieg auf den Nahverkehr bewegen - unser Weg, um die **Mobilitätswende in Schleswig-Holstein** in Schwung zu bringen. Schon jetzt steht fest: Mit dem Tarifentwicklungsplan übernimmt Schleswig-Holstein erneut eine Pionierrolle.



Ich wünsch mir was ...

Anregungen und Ideen von Prozessbeteiligten

„Es sollte in diesem Tarif nicht um Zuständigkeiten, regionale Abgrenzung und Kreisgrenzen gehen. Das Mobilitätsbedürfnis des Kunden in den Vordergrund zu stellen, das fände ich große Klasse.“

„Fahrkartenkauf muss leichter sein als Tanken!“

„Die Nahverkehrsnutzung und die Bezahlung müssen so einfach sein, dass man nicht darüber nachdenkt. Sondern es einfach macht. Wie beim Auto.“

„Wir sollten die Tarife nicht mit den Problemen von heute, sondern von den Herausforderungen von morgen her betrachten.“

„Wichtig wäre, dass in den Übergangsgebieten von einem Tarif in den anderen die Tarife weiter einfach bleiben. Auch wenn das dann vielleicht außerhalb des Schleswig-Holstein-Tarifs liegt.“

„Man soll einsteigen und losfahren können, ohne viel überlegen zu müssen, auch über regionale Grenzen hinaus.“

Wer fährt mit?

Die Zielgruppen



Unsere Kund*innenanalysen und gezielten Marktforschungsstudien zeigen: In Bahn und Bus sitzt die überzeugte Vielfahrerin neben dem eher autoaffinen Wenig-Nutzer. Das Kind auf dem Weg zur Schule neben der Seniorin auf dem Weg zum Arzt. Der Jugendliche mit dem Traum vom eigenen Auto neben der umweltbewussten Familie. Und dann sind da noch leere Plätze, denn einige sind noch nie eingestiegen. Aber jede*r einzelne zählt, wenn es darum geht, gemeinsam die Mobilitätswende zu schaffen.

Für die meisten **Vielfahrer*innen** haben wir mit dem Deutschlandticket bereits das beste mögliche Abo-Modell an Bord. Dieses Angebot ist noch während unserer Arbeit am TEP zugestiegen, so dass wir unseren Prozess rechtzeitig auf diese neue Realität im Nahverkehr angepasst haben.

Im Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, nehmen wir die **Gelegenheitsnutzer*innen** in den Blick. Die möchten wir von der umweltfreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus noch mehr überzeugen. Begeistern wollen wir am Ende alle. **Das geht am einfachsten, wenn es einfach geht.**



Einfach und gut Die Vision

Im TEP haben wir eine gemeinsame Vision für den neuen SH-Tarif entwickelt. In diese Vision sind nicht nur die Vorstellungen der am Prozess beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeflossen. Sie ist auch Ergebnis umfangreicher Analysen der Bedürfnisse und Wünsche aktueller und neuer Nutzer*innen. Dazu haben wir unsere Arbeitsergebnisse im Laufe des TEP immer wieder mit den Schleswig-Holsteiner*innen abgestimmt, indem wir sie zu einzelnen Themen befragt haben.

Und das ist unser Ziel: Die neue Tariflandschaft ist übersichtlich. Heutige und neue Nutzer*innen erkennen schnell, welches Angebot genau das richtige ist. Auch Verantwortliche für den Nahverkehr behalten mit dem neuen SH-Tarif jederzeit den Überblick. Zudem bietet unser neuer SH-Tarif Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Veränderungen im Mobilitätsbereich und ist nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der passende Treibstoff für die Mobilitätswende.

Der Weg zum Ziel

Zusammenarbeit auf Augenhöhe

Prozess und Beteiligte

Der TEP war von Beginn an ein Prozess mit vielen Beteiligten. Einige von ihnen kommen hier stellvertretend zu Wort. Eine Gesprächsrunde mit **Wiebke Bonow (Stadt Kiel)**, **Clara Döge (NAH.SH)**, **Elke Schuh (Stadtwerke Lübeck mobil)**, **Malte Kock (NSH)** und **Claudius Mozer (SVG Südwestholstein)**.

Mit welchen Zielen und Hoffnungen sind Sie in den Prozess gestartet?

Wiebke Bonow Der aktuelle Tarif ist mit seiner Sortimentsvielfalt sehr unübersichtlich. Außerdem hat die Marktforschung gezeigt, dass der SH-Tarif selbst nach 20 Jahren noch nicht so bekannt war, wie wir es uns gewünscht haben. Beides wollten wir ändern.

Malte Kock Der aktuelle Tarif ist wie eine ausgefranzte Kugel - alle haben irgendwo etwas drangebastelt, einzelne Wünsche mussten berücksichtigt werden. Das hat uns in der Umsetzung von einzelnen Tarifmaßnahmen stark herausgefordert und hohen Druck von Seiten der Politik ausgelöst. Meine Hoffnung war es, unseren Tarif mit dem TEP runder zu machen, sodass die Kugel wieder gleichmäßig rollt.

Clara Döge Es gab viele unterschiedliche politische Beschlüsse in den Kreisen und Städten mit dem gleichen Kern. Diese zusammenzuführen, dabei aber die unterschiedlichen Wünsche zu berücksichtigen, war unser Ziel. Ebenso auch über die politische Ebene hinaus möglichst viele am Prozess zu beteiligen.



Elke Schuh

„Wenn wir wollen, dass die Menschen **den SH-Tarif besser verstehen**, muss er **einfach sein.**“

Elke Schuh

Was war bei dem aktuellen Prozess anders als bei vorangegangenen Tarifentwicklungsschritten?

Clara Döge Das Thema Tarif ist in den vergangenen Jahren immer politischer geworden. Die Politik ist zum aktiven Akteur geworden, die deshalb auch im TEP stärker eingebunden wurde. Darüber hinaus haben wir auch eine Agentur dazu geholt, die uns in der Kommunikation unterstützt.



Clara Döge

Elke Schuh Uns war schnell klar: Wenn wir wollen, dass die Menschen den SH-Tarif besser verstehen, sollte er einfach sein. Auch in seiner Erklärung. Unsere Hoffnung war daher immer, dass wir einen Tarif erarbeiten, der stabil ist, eine lange Haltbarkeit hat und einheitlich ist.

Claudius Mozer Die Wünsche waren groß. Die Erwartungen allein vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen aus den vergangenen Jahren eher klein - viel kleiner als das Ergebnis, das wir jetzt erreicht haben!

Malte Kock Mit den Diskussionen um die Mobilitätswende wurde das Thema Nahverkehr in der Öffentlichkeit viel stärker wahrgenommen. Die Erwartungshaltung, dass mehr Menschen auf den Nahverkehr umsteigen, ist hoch. Schnell waren sich alle einig: Der neue Tarif sollte nicht nur einfach und verständlich sein, sondern auch die Nachfrage steigern. Vorher hatten noch andere Kriterien an erster Stelle gestanden.

Die Beteiligten der Gesprächsrunde

Wiebke Bonow
Abteilungsleiterin ÖPNV-
Projekte/Aufgabenträger bei
der Stadt Kiel

Clara Döge
Referentin für Tarifstrategie und
Projektleitung TEP

Malte Kock
Prokurist, NSH

Claudius Mozer
Leiter der Stabsstelle
Klimaschutz, Nachhaltigkeit,
Mobilität und Energie im Team
SVG Südwestholstein,
ÖPNV-Verwaltungsgemein-
schaft der Kreise Dithmarschen,
Pinneberg und Segeberg

Elke Schuh
Sachbearbeiterin Vertrieb,
Stadtwerke Lübeck Mobil
GmbH



Claudius Mozer

„Durch den **TEP** arbeiten **NAH.SH** und **hvv** noch **stärker gemeinsam** daran, die jeweiligen Reformbestrebungen **besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.**“

Claudius Mozer

Wiebke Bonow Besonders war sicher auch die Coronazeit, weil wir uns in wichtigen Arbeitsphasen nur online treffen konnten. Durch das 9-Euro- und das Deutschlandticket waren plötzlich die Rahmenbedingungen ganz neue. Im Nachhinein waren das aber gute Impulse, die dafür gesorgt haben, den Nahverkehr noch einmal viel freier zu denken.

Was waren die Meilensteine des Projektes?

Elke Schuh Die Entwicklung einer gemeinsamen Vision war für mich schon ein erster Meilenstein. Wir haben schnell festgestellt: Wir wollen alle einen Teil zur Mobilitätswende beitragen.

Clara Döge Wir haben den Prozess ja immer wieder von Marktforschung begleiten lassen. Als wir dann das erste Mal an den Ergebnissen gesehen haben, dass ein radikal einfacher Tarif positiv aufgenommen wird, war das eine super Zustimmung.

Wiebke Bonow Grundlegend war auch der Schritt weg vom Relativtarif.

Claudius Mozer Das Deutschlandticket war dann noch ein echter Turbo. Seine Integration ist ein wesentlicher Meilenstein für den neuen SH-Tarif. Wir haben das einfache und attraktive Prinzip des Deutschlandtickets auf den Einzelkartenbereich übertragen.

Was hat der TEP - neben dem neuen Tarif - erreicht?

Elke Schuh Die breite Beteiligung und die intensive Kommunikation haben zu mehr Verständnis unter den Akteur*innen geführt. Vorher war nicht immer allen bekannt, wer welche Zuständigkeit hat und welche Entscheidungen trifft. Durch den umfangreichen Prozess und die vielen Informationsveranstaltungen im Land haben wir mit dem TEP grundlegende Aufklärungsarbeit geleistet. Landesweit, aber auch untereinander.

Claudius Mozer Durch den TEP arbeiten NAH.SH und hvv noch stärker gemeinsam daran, die jeweiligen Reformbestrebungen besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.



Wiebke Bonow



Malte Kock

Warum hat der TEP so lange gebraucht? Diese Frage haben Sie sicher öfter gehört.

Clara Döge Das liegt sicher auch am breiten Beteiligungsprozess, den wir neben den Politiker*innen auch auf zivilgesellschaftliche Akteur*innen aus z. B. Umweltschutz und Tourismus erweitert haben. Aber diese zusätzliche Zeit haben wir uns ganz bewusst genommen. So konnten wir viele Bedürfnisse und Hinweise auch für die Umsetzungsphase aufnehmen. Hier werden wir dann Zeit einsparen. Corona und das Deutschlandticket haben den Prozess ebenso verlängert. Wir mussten vieles neu berechnen.

Nicht zuletzt mussten die durch die Landtagswahl 2022 neu hinzugekommenen Akteur*innen aus der Politik ins Thema eingebunden werden.

Auch fachlich gab es gute Gründe: Wenn man den Tarif einfacher macht, wird es zwar für einige günstiger, für andere aber teurer. Wir mussten ein gutes Gleichgewicht und gute Alternativen finden - das braucht Zeit.

Malte Kock Dann kommt noch dazu, dass Schleswig-Holstein im Vergleich mit anderen Bundeslän-

„Wir haben mit dem **TEP** ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich **den ganzen Werkzeugkasten** neu zusammengestellt.“

Malte Kock

dern eine ganz besondere Struktur hat. Wir haben nicht ein Zentrum in der Mitte. Wir haben mit Hamburg eine große Stadt im Süden, die sich in den Norden ausbreitet, zwei Meere und im Norden die Grenze zu Dänemark. Wir haben Städte, urbane und eher ländliche Kreise. Solche Verkehrsräume gibt es sehr selten in Deutschland.

Was wünschen Sie sich für die Umsetzung?

Malte Kock Ich wünsche mir, dass die Umsetzung vor allem geordnet erfolgt. Wir haben mit dem TEP ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich den ganzen Werkzeugkasten neu zusammengestellt.

Wiebke Bonow Ich wünsche mir, dass die Umsetzung mit demselben Elan vorangetrieben wird, mit dem wir in den vergangenen zwei Jahren auch den Prozess bestritten haben. Jetzt geht die Arbeit noch einmal richtig los!

Elke Schuh Dazu brauchen wir klare Beschlüsse aus der Politik. Wir wünschen uns deswegen ein klares politisches Bekenntnis zur Finanzierung des neuen SH-Tarifs ...

Clara Döge ... und dass auch in der Umsetzung weiterhin alle an einem Strang ziehen.

Alle an Bord!

An der Entwicklung des neuen SH-Tarifs waren **zahlreiche Akteure** in den organisierten Gremien beteiligt. Im Laufe des Prozesses fanden

39

Projektgruppen-Sitzungen,

23

Arbeitskreis-Sitzungen,

und

9

Lenkungskreis-Sitzungen,

statt.

Für unsere **Stakeholderanalyse** haben wir mit

63

Vertreter*innen aller

Interessensgruppen rund

um den Nahverkehr in

Schleswig-Holstein

diskutiert.



In der Analyse haben wir

6

Diskussionsrunden mit Stakeholdern,

5

Fokusgruppen mit Gelegenheitsfahrer*innen

und

4

Panelbefragungen

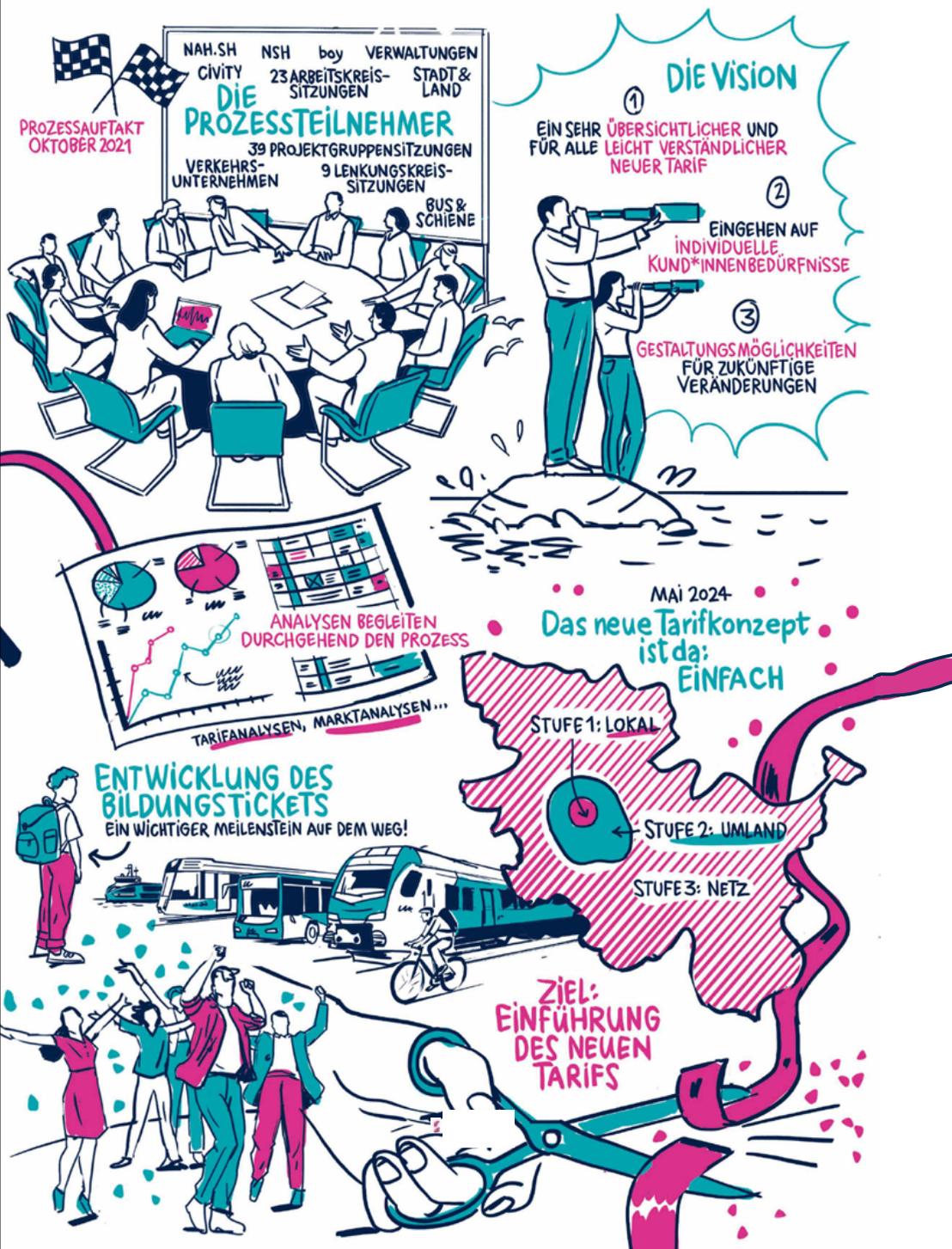
mit unseren heutigen

Fahrgästen durchgeführt.

Gemeinsam zum Ziel

Unser Tarifentwicklungsprozess

Mit einem komplexen Tarifsystem sind wir Ende 2021 in den Prozess gestartet. Unser Ziel: Ein neuer einfacher Tarif, der die Mobilitätswende voranbringt. Begleitet von Analysen, motiviert durch den großen Gestaltungswillen in der Politik und vorangetrieben vom unermüdlichen Engagement aller Prozessbeteiligten haben wir uns auch von unerwarteten Ereignissen nicht vom Weg abbringen lassen. Mit einem einfach guten Tarif im Nahverkehr machen wir den Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus künftig noch attraktiver.



Der neue Tarif: Einfach für alle

Der neue SH-Tarif

Im Überblick

Mit dem neuen SH-Tarif orientieren wir uns in aller erster Linie an unseren Zielgruppen - die möchte unkompliziert an ein Ticket kommen, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist.

Für die Kund*innen ist es künftig einfach, das passende Ticket auszuwählen, und die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe profitieren von einfachen Vertriebs- und Kontrollvorgängen in Bahn und Bus. Die Tickets können per Smartphone z. B. über die NAH.SH App sowie am Automaten und mit persönlicher Beratung in den Servicestellen erworben werden. Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos mit.



3

Sowohl bei der **Einzelkarte** als auch bei der **Tageskarte** gibt es nur noch **drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz.**



Bartarif. Der Bartarif ist der Tarif für alle, die nur gelegentlich Bahn und Bus nutzen. Er umfasst die Produkte, die für maximal einen Tag gelten. Sowohl bei der Einzelkarte als auch bei der Tageskarte gibt es nur noch drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz. Der Netz-Tarif gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die Tageskarte wird künftig so gestaltet sein, dass sie sich schon für eine Hin- und Rückfahrt lohnt. Außerdem kann man bis zu vier Mitfahrer*innen dazubuchen. Daher ist auch z. B. eine Familie mit der Tageskarte künftig günstiger unterwegs als mit Einzelkarten für die Hin- und Rückfahrt. Die

bisherigen Tickets für Gruppenfahrten, die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket gehen in der neuen Tageskarte auf. Und im Netz kann man - wenn man mag zu fünf - alle Busse und Bahnen in Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen.

Zeitkarten. Die Zeitkarten sind die passende Wahl für Vielfahrer*innen. Flaggship-Produkt ist das Deutschlandticket.

Wer nur in seiner Stadt oder Gemeinde unterwegs ist, fährt günstiger: Hier bieten wir eine lokale Monatskarte und ein lokales Abo an. Der Preis richtet sich nach dem verkehrlichen Angebot vor Ort.

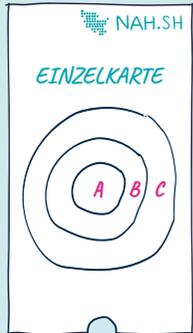
Schüler*innen in Schleswig-Holstein sparen nochmals kräftig: Sie erhalten ihr Deutschlandticket zum Vorzugspreis: Deutschland-Schulticket.

Auf einen Blick

Immer das richtige Ticket ...

... für Gelegenheitstouren

von A nach B nach C
(für eine Fahrt)



Optionen

- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme-Upgrade bei der Tageskarte (Mitfahrer*innen vergünstigt zubuchen)
- + Fahrradmitnahme
- + Ermäßigung (Kind)

A B C

Einfach und eindeutig

von A nach B nach C
(einen Tag lang)



Loht sich schon für Hin- und Rückfahrt

... für Vielfahrer*innen

Deutschlandticket
(deutschlandweit)



Optionen

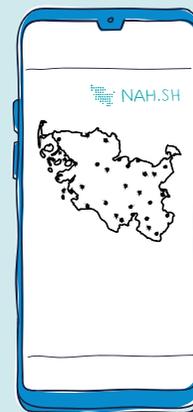
- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme weiterer Personen am Wochenende

deutschlandweit

- + Deutschland-Jobticket
- + Deutschland-Jobticket für Freiwilligendienstleistende
- + Deutschland-Semesterticket
- + Deutschland-Schulticket
- + Deutschland-Sozialticket
- + lokales Jobticket

Einfach und jederzeit flexibel unterwegs

lokale Monatskarte/
lokales Abonnement
(für eine Stadt/einen Ort)



Regelungen für Menschen mit (Schwer-) Behinderungen bleiben bestehen.

Das lohnt sich für Freunde und Familie: Mit der neuen Tageskarte fahren bis zu fünf Personen **besonders günstig** Bus und Bahn.

ganz neue Tarifsystematik erarbeitet. Der TEP gibt ein Zielbild für die zukünftige Tarifentwicklung und zeigt Maßnahmen auf, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Das Produktsortiment und die Preisstruktur für den zukünftigen Tarif werden festgelegt.

zierungsinstrument. Die konkreten Preise stehen daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Sie werden erst im Feinschliff im Zuge der Umsetzungsphase festgelegt.

Der TEP ist jedoch kein Finan-



Die preisliche Ausgestaltung des Lokaltarifs wird von den Städten und Gemeinden vor Ort festgelegt und kann sich zum Beispiel je nach lokalem ÖPNV-Angebot unterscheiden.



Kinder unter 6 Jahren können kostenlos mitgenommen werden. Die Mitnahmeregelungen für Hunde und Fahrräder werden im Feinschliff geklärt

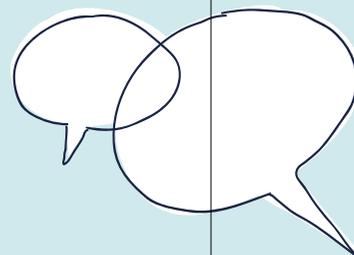


Tschüss Tarifdschungel ...

Vielfalt ist gut - am Fahrkartenautomaten kann sie aber schnell zu Unsicherheit führen.

Der bisherige SH-Tarif muss den bundesweiten Vergleich nicht scheuen. Er bietet **zahlreiche Möglichkeiten**.

Er fordert aber auch etliche **Entscheidungen**. Künftig wollen wir es unseren Kund*innen **einfacher machen** ...



... hallo einfach!



... mit **drei Preisstufen** und wenigen übersichtlichen Angeboten für alle Gelegenheiten.

Damit alle Kund*innen **schnell, einfach und ohne Umwege ans Ziel** kommen. Und das schon beim **Fahrkartenkauf**.



Nächste Station: die Umsetzung

Stimmen aus dem Lenkungskreis

Mit dem Fazit und den Wünschen für die Umsetzung von den Mitgliedern des Lenkungskreises nehmen wir nochmal Fahrt auf.

„Dank der über zweijährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Akteure, sowohl auf Verkehrsunternehmensseite, als auch auf Seiten der Kommunen und des Landes, ist es gelungen, ein tolles Konzept auf die Beine zu stellen, welches die Nutzung des ÖPNV in Schleswig-Holstein zukünftig noch intuitiver und einfacher für die Kundinnen und Kunden gestalten wird.“

Björn-Olaf Maas
Mitarbeiter im Referat Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium

„Neue Zeiten erfordern ein neues Mobilitätsverhalten. Das Deutschlandticket hat den Weg vorgegeben für eine einfache und preisgünstige Nutzung von Bus und Bahn. Der Schleswig-Holstein-Tarif zieht mit. Das neue Tarifkonzept macht es für alle einfacher, in den Nahverkehr einzusteigen, auch ohne Deutschlandticket. Auch wenn hinter den Kulissen noch viel zu tun bleibt, erleichtert der neue SH-Tarif künftig den Kauf der Fahrkarte, die am besten zur eigenen Mobilität passt.“

René Reimers
Geschäftsführung Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

„Tarife sind immer ein Ärgernis und eine Hürde für Fahrgäste, die eigentlich einfach nur Bahn und Bus fahren wollen. Durch den TEP wird es uns gelingen, es den Menschen so einfach wie möglich zu machen. Das ist ein Riesenerfolg - und es ist überfällig.“

Dennis Fiedel
Bereichleitung Fahrgastmarkt NAH.SH

„Die jetzt vorliegende deutliche Strukturänderung und Vereinfachung für den SH-Tarif mit nur noch wenigen Preisstufen stellt eine **signifikante Verbesserung für den Tarif und die Tarifakzeptanz** beim Fahrgast dar. Sie ermöglicht damit eine weitere **deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV**. Um Preishärten bei einzelnen Fahrgastgruppen zu vermeiden sowie den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern eine Umsetzung zu ermöglichen, ist aber auch eine **vollumfängliche Finanzierung der Erlösreduzierungen durch das Land** sicherzustellen.“

Friedrich Scheffer
Geschäftsführer Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

„Es war **beeindruckend** zu sehen, wie gut man zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, NAH.SH und NSH in diesem Land **zusammenarbeiten** kann, wenn es drauf ankommt. Auch so etwas wie das unerwartet in den Prozess hereinbrechende Deutschlandticket konnte uns nicht stoppen, sondern **hat uns eher bestärkt, unseren Plan zu Ende zu bringen**. Am Ende war es dann wirklich eine **Revolution** statt einer Evolution!“

Wiebke Bonow
Eigenbetrieb Beteiligung, Leitung ÖPNV

„Mit dem Tarifentwicklungsplan wurde erstmals für den gemeinsamen Verbundtarif eine **zukunftsorientierte Tarifstrategie** entwickelt, die uns als **Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele** dient. Insbesondere das deutlich **einfachere und attraktivere Tarifgefüge** bietet Kund*innen in der neuen Realität mit dem Deutschlandticket **sinnvolle ergänzende Tarifprodukte** für die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse.“

Malte Nevermann
Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität

Was machen andere und so geht es weiter

Blick in die Branche

Die Nachbarn

Mit unserer komplett neuen Tarifsystematik sind wir in der bundesweiten Nahverkehrs-Landschaft erneut Pioniere.

Das hat auch der Austausch auf Fachkonferenzen sowie bei der Vorstellung des TEP-Prozesses und der Arbeitsstände für den zukünftigen Landes- und Verbundtarif gezeigt. **Die positiven Rückmeldungen und Interessensbekundungen** bestätigen uns zudem, dass wir den richtigen Weg gewählt haben.

Um die Tarifgrenze zwischen **Schleswig-Holstein und Hamburg** künftig für unsere Kund*innen kaum noch spürbar zu machen, stehen wir **regelmäßig in direktem Austausch mit dem hvv**. Zudem bietet der neue **einfachere Bartarif** die Chance, die **tarifliche Kooperation mit Nachbarländern** weiterzuentwickeln, z. B. Dänemark.



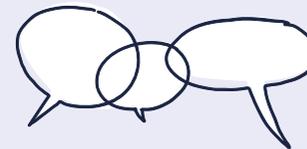
Die nächsten Stationen

Ergebnis unseres TEP ist ein fachlich auf allen Beteiligungsebenen abgestimmtes Tarifkonzept.

Auch Vertreter*innen aus der Politik haben wir von Beginn an in den Prozess einbezogen. Das vorliegende Tarifkonzept ist jetzt Grundlage für die zukünftige **politische Entscheidung zur Umsetzung**. Im Zusammenhang mit dieser Entscheidung erfolgt auch die **preisliche Ausgestaltung der einzelnen Angebote und Fahrkarten**. Nächste Station ist dann die **konkrete Umsetzung** in der u. a. die technischen Hintergrundsysteme und Abrechnungsregelungen angepasst werden.



Es folgen **Schulungen für Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen und weitere Schritte**. Um die gesamte Infrastruktur des Nahverkehrs für den Tarifwechsel fit zu machen, kommen auch **externe Dienstleister mit an Bord**.



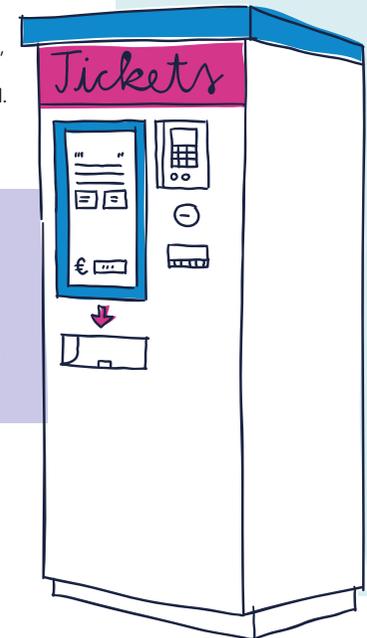
Einzelne Maßnahmen aus dem TEP können bereits in den kommenden Monaten umgesetzt werden. Das gilt zum Beispiel für das **Deutschlandticket Schule**. Weitere Maßnahmen werden gebündelt umgesetzt. Dabei haben wir auch immer die **Absprachen mit dem hvv** im Blick, damit die Kund*innen die Tarifgrenze am Ende kaum noch bemerken.

So müssen für den neuen Tarif unter anderem die **landesweit aufgestellten Fahrkartenautomaten und die Buchung in den Ticket-Apps neu programmiert werden**.

Wer ist wer?

NSH Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Gesellschafter*innen sind fünf Bahn- und 25 Busunternehmen.

NAH.SH Die NAH.SH ist der Verbund der Aufgabenträger für den Bus- und den Schienenverkehr. Im Verbund NAH.SH wirken Kreise, kreisfreie Städte und Land zusammen, um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiterzuentwickeln.



Impressum

Herausgeber:
NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

NAH.SH-Kundendialog
T. 0431.660 19 449
www.nah.sh

Konzept und Inhalte:
NAH.SH GmbH

civity Management
Consultants GmbH
& Co. KG (Teil von
Ramboll Management
Consulting)

boy | Strategie und
Kommunikation GmbH

**Redaktion und
Gestaltung:**

boy | Strategie und
Kommunikation GmbH
Düppelstraße 60
24105 Kiel
www.its-a-boy.de

Fotos:
XXXXXXXXXX
istockphoto

Alle Tarifinformationen
im Heft:
Stand März 2024

Auflage:
55.000
(FSC®-zertifiziertes
Papier)



Bei Fragen zum Tarifentwicklungsplan
melden Sie sich gerne bei

Clara Döge
T. 0431.660 19 80
E. clara.doege@nah.sh



NAH.SH
Der Nahverkehr



Corona-Sonderzahlungen und Inflationsausgleichsprämien im ÖPNV

VO/2024/154	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 26.04.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Belastungen durch Corona-Sonderzahlungen und der Inflationsausgleichsprämie in den Jahren 2022 und 2023 in der testierten Höhe von 787.472,65 € gegenüber der Autokraft GmbH auszugleichen.

Sachverhalt

Die Bundesrepublik Deutschland hat mit der Möglichkeit von Corona-Sonderzahlungen und der Inflationsausgleichsprämie neue Entlohnungsinstrumente geschaffen. Diese wurden in SH von den Tarifvertragsparteien des Omnibusverbands Nord (OVN) in 2022 und 2023 an das Fahrpersonal im ÖPNV gezahlt .

Die typischerweise in den Verkehrsverträgen verwendete Preisgleitung und Kostenfortschreibung kann diese atypische Art der Lohnkostenbelastung der Verkehrsunternehmen nicht abbilden. Daher haben sich verschiedene Verkehrsunternehmen (VU) mit der Bitte um Unterstützung an die Aufgabenträger (AT) und die Verkehrsverbünde (NAH.SH, hvv) gewandt.

Die Forderungen wurden unter Federführung der Verbünde NAH.SH und hvv juristisch und inhaltlich bewertet. Die Möglichkeit einer Beteiligung der Aufgabenträger an den Kosten der Sonderzahlungen ist demnach gegeben und inhaltlich nachvollziehbar.

Dem Ansatz folgend wurde zwischen Vertretern von AT, VU und den beiden Verbänden ein einfacher und verwaltungsarmer Berechnungsansatz entwickelt, der

landesweit einheitlich zur Anwendung kommen kann und gleichzeitig jedem AT die Entscheidung überlässt, über den Umfang und die Nutzung der Möglichkeit zu entscheiden.

Der Ansatz besteht im wesentlichen aus dem vertragsscharfen Berechnungsmodus für die Sonderzahlungen. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde hat die Autokraft GmbH eine Auflistung der tatsächlich geleisteten Sonderzahlungen, die von einem Wirtschaftsprüfer geprüft wurden, eingereicht. Demnach ergeben sich für die Jahre 2022 und 2023 Sonderzahlungen von insgesamt 787.472,65 €.

Ein Ausgleich soll dabei unter der Bedingung erfolgen, dass diejenigen Belastungen, die durch die Sonderzahlungen bei den Subunternehmern entstanden sind, zu 100% von der Autokraft an diese durchgereicht werden.

Nachrichtlich sei noch darauf hingewiesen, dass am 19.04.2024 auch ein Ergebnis in den Verhandlungen zwischen den Tarifparteien zum neuen Manteltarifvertrag für das private Busgewerbe in Schleswig-Holstein erzielt wurde. Ob und inwieweit dadurch noch zusätzliche Kosten für die Verkehrsleistung im ÖPNV entstehen, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar..

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten i.H.v. 787.472,65€ können aus überschüssigen Mitteln aus dem Budget zum Bildungsticket aus dem Teilhaushalt 241100 (Schülerbeförderung) gedeckt werden.

Anlage/n:

Keine



Anhörung der Schulträger zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

VO/2024/142 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 24.04.2024 Ansprechpartner/in: Madlin Loof Bearbeiter/in: Christine Brinke

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö
24.06.2024	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Sachverhalt

In seiner Sitzung am 13.03.2024 beauftragte der Regionalentwicklungsausschuss die Verwaltung mit der Durchführung der Anhörung der Schulträger zur geplanten Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung.

Die Anhörung wurde zwischen dem 15.03.2024 und 19.04.2024 durchgeführt. Das Interesse und die Beteiligung waren hoch.

Von 18 befragten Schulträgern haben sich 15 geäußert. Auch die Kreiseltererbeiräte und der SHGT haben Stellungnahmen abgegeben.

Die Stadt Rendsburg, die Stadt Büdelsdorf, das Amt Dänischer Wohld, das Amt

Eiderkanal, das Amt Fockbek, das Amt Hohner Harde, das Amt Eiderkanal und der Schulverband Nortorf merkten an, dass sie erwartet hätten, dass die Eigenbeteiligung zukünftig entfallen würde. Der Schulverband Bordesholm betont zudem den hohen Arbeitsaufwand für die Verwaltung durch die Eigenbeteiligung. Das Amt Eiderkanal ist auch dieser Auffassung, befürwortet trotzdem grundsätzlich eine Eigenbeteiligung.

Der Schulverband Nortorf teilte mit, dass die Mehrkosten in Höhe von 23.000 Euro, die ihm gegenüber dem jetzigen Status quo entstehen würden da 3/4 der Schülerinnen und Schüler derzeit noch in der Preisstufe 1 geringere Fahrtkosten als Kosten für ein Deutschlandticket hätten, nicht hinnehmbar seien.

Zudem würden die Schülerinnen und Schüler im freigestellten Verkehr benachteiligt und könnten nicht vom Deutschlandticket im Rahmen der Schulbeförderung profitieren, sondern würden 29 Euro zusätzlich für ein Bildungsticket bezahlen müssen.

Der SHGT hat dagegen festgestellt, dass es keine landesweite Empfehlung zum Wegfall der Eigenbeteiligung geben und sich der Kreis eher in der Mitte des Eigenanteils bewegen würde.

Ein Wegfall des Eigenanteils würde zu deutlich überhöhten Kosten für die Schulbeförderung führen, da alle ein für sie kostenloses Ticket beantragen würden. Der Wegfall des Schulträgeranteils sei zudem nicht realisierbar, da es hierzu eine gesetzliche Regelung gäbe und die Satzung nicht die Schulbeförderung, sondern die Kostenerstattung an den Träger regeln würde. Das Auseinanderfallen von Zuständigkeit und Leistung sei auch nicht wünschenswert, würde aber entstehen, wenn die Leistung ausschließlich beim Kreis und die Zuständigkeit für die Beförderung beim Schulträger liegen würde.

Ein Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler des freigestellten Verkehrs passe nicht in das System der Erstattungsregelung der Schülerbeförderung, während das 29 Euro - Ticket landesweit einheitlich geregelt sei.

Die Stadt Rendsburg steht dem Wegfall der Fahrradpauschale kritisch gegenüber, da von 906 Listenschülerinnen und -schülern 152 das Fahrrad nutzen. Auch die Kreiselternebeiräte sehen es als schade an, dass die Fahrradpauschale entfällt, da das Fahrrad umweltfreundlich sei. Das Amt Eiderkanal sieht die Fahrradpauschale als Ansporn für Kinder mit dem Fahrrad zu fahren, während die vorhandenen Buskapazitäten, wenn nach dem Wegfall der Fahrradpauschale mehr Kinder mit dem Bus fahren, möglicherweise nicht genügen.

Das Amt Dänischer Wohld hingegen begrüßt diese Änderung als erfreulich, da die Auszahlung der Pauschale sehr arbeitsintensiv sei. Der SHGT sieht den Wegfall der Fahrradpauschale als Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung, der Anreiz das Fahrrad zu nutzen gehöre nicht dazu. Das Amt Fockbek und das Amt Hohner Harde begrüßen den Wegfall der Fahrradpauschale.

Der Schulverband Bordesholm sowie das Amt Fockbek und das Amt Hohner Harde bewerten positiv, dass kein doppelter Eigenanteil mehr für Schülerinnen und Schüler verlangt wird, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen und insgesamt positiv, dass für alle berechtigten Schülerinnen und Schüler das Deutschlandticket gewährt wird bzw. die individuelle Ermittlung der Beförderungskosten entfällt.

Das Amt Dänischer Wohld wünscht sich aufgrund der Mehrkosten eine höhere Kostenerstattung für die Schulträger oder zumindest eine Härtefallregelung bei zusätzlichen Belastungen oberhalb eines festzulegenden Betrages. Außerdem sei unklar, was bei steigenden Kosten für das Deutschlandticket passieren würde. Das Bestehenbleiben der 2/3 Regelung sei nicht erkennbar. Das Amt Fockbek und das Amt Hohner Harde billigen erhöhte Kosten in Anbetracht der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Keine weiteren Anmerkungen zur geplanten Satzungsänderung haben das Amt Schlei-Ostsee und die Gemeinde Kronshagen. Die Stadt Eckernförde schließt sich den Anmerkungen des SHGT an. Die Kreiselternbeiräte sind grundsätzlich mit den geplanten Änderungen einverstanden.

Das Amt Achterwehr und das Amt Jevenstedt haben sich bewusst gegen eine Stellungnahme entschieden. Das Amt Achterwehr hat im Amtsgebiet kaum Schülerbeförderung des ÖPNV.

Darüber hinaus gab es noch einige redaktionelle Anmerkungen, die im Entwurf zur Änderung der Satzung berücksichtigt wurden.

Fazit der Auswertung

Grundsätzlich stehen viele Schulträger, der SHGT und die Kreiselternbeiräte den geplanten Satzungsänderungen positiv gegenüber.

Die geplanten Satzungsänderungen widersprechen der Vereinbarung der kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung vom 19. September 2023 nicht. Das Land fordert keinen Wegfall der Eigenbeteiligung. Der SHGT hat zutreffend angemerkt, dass sich der Kreis eher in der Mitte des Eigenanteils bewegen würde und der Wegfall des Eigenanteils zu deutlich überhöhten Kosten für die Schulbeförderung führen würde.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist der letzte Kreis in Schleswig-Holstein, der die Fahrradpauschale noch erstattet. In den anderen Kreisen gibt es die Fahrradpauschale bereits nicht mehr. Schülerinnen und Schüler werden nicht daran gehindert, das Fahrrad zu nutzen, nur weil dafür nicht mehr gezahlt wird.

Zum freigestellten Schülerverkehr ist anzumerken, dass trotz Eigenbeteiligung zur Schulbeförderung hier kein Deutschlandticket im Rahmen der Schulbeförderung ausgestellt werden kann. Der Eigenanteil finanziert beim freigestellten Verkehr nicht die Fahrkarten des ÖPNV, sondern die Fahrzeuge bzw. Leistung des freigestellten Verkehrs. Die Schüler können aber ein Bildungsticket (rabattiertes Deutschlandticket) für 29 Euro erwerben und erfahren dadurch ebenfalls eine Besserstellung gegenüber dem jetzigen Status quo.

Der Wegfall des doppelten Eigenanteils für Schüler, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen, wurde sehr positiv bewertet.

Der Entwurf der Satzungsänderung wird daher lediglich mit redaktionellen Anpassungen in dieser Sitzung zum Beschluss vorgelegt.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbare.

Finanzielle Auswirkungen

Keine unmittelbare.

Anlage/n:

1	2024-04-22 Stellungnahmen Schultraeger u.a.
---	---

STADT RENDSBURG

Die Bürgermeisterin

Fachdienst Bildung



Stadt Rendsburg • Postfach 1 07 • 24757 Rendsburg

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität
Kaiserstr. 8
24768 Rendsburg

Hausanschrift: Am Gymnasium 4
24768 Rendsburg
Mein Zeichen: St
Auskunft erteilt: Frau Stäcker
Zimmer: 135
Telefon: 04331 206-13 26 oder 206-0
Telefax: 04331 206-13 09
E-Mail: bettina.staecker@rendsbuerg.de

Servicezeiten:
Mo 08:00 – 12:00 Uhr (ohne Termin)
Di 08:00 – 12:00 Uhr (ohne Termin)
14:00 – 16:00 Uhr (mit Termin)
Mi geschlossen
Do 08:00 – 12:00 Uhr (ohne Termin)
14:00 – 18:00 Uhr (mit Termin)
Fr 08:00 – 12:00 Uhr (ohne Termin)

18. März 2024



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

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 15.03.2024 haben Sie um Stellungnahme der Schulträger hinsichtlich der geplanten Satzungsänderung gebeten.

Nach § 114 SchulG sind die Schulträger der in den Kreisen liegenden öffentlichen Schulen Träger der Schülerbeförderung für Schülerinnen und Schüler, die Grundschulen, Jahrgangsstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemein bildenden Schulen sowie Förderzentren besuchen. Die Kreise bestimmen durch Satzung, welche Kosten für die Schülerbeförderung als notwendig anerkannt werden. Die notwendigen Kosten tragen der Kreis zu zwei Drittel und die Schulträger zu einem Drittel.

Grundsätzlich ist die flächendeckende Einführung des Bildungs- / Deutschlandticket zu begrüßen. So wird die Heranführung an den ÖPNV und die Senkung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs gesenkt.

Gleichwohl wird die ihrerseits geplante Streichung der Fahrradnutzungsentschädigung, seitens der Stadt Rendsburg kritisch gesehen. Von derzeit 906 Fahrschülern benutzen immerhin 152 das Fahrrad.

Laut aktueller Statistiken der Weltgesundheitsorganisation (WHO) bewegen sich 80 Prozent der Kinder und Jugendlichen nicht ausreichend.

Aus diesem Grund hat die WHO neue Aktivitätsempfehlungen für verschiedene Bevölkerungsgruppen herausgegeben. U. a. wird eine Steigerung der täglichen durchschnittlichen Bewegung empfohlen, dies kann laut WHO u. a. auch durch das Absolvieren des Schulweges zur Fuß oder mit dem Fahrrad geschehen.

Bankverbindungen:
Sparkasse Mittelholstein AG
Konto-Nr. 8600, BLZ 214 500 00
IBAN: DE27 2145 0000 0000 0086 00
BIC: NOLADE21RDB

Gläubiger-Identifikationsnummer:
HypoVereinsbank
Konto-Nr. 70156802, BLZ 200 300 00
IBAN: DE93 2003 0000 0070 1568 02
BIC: HYVEDEMM300

DE28ZZZ00000028953
Postbank Hamburg
Konto-Nr. 4595209, BLZ 200 100 20
IBAN: DE86 2001 0020 0004 5952 09
BIC: PBNKDEFF

Seite 1

www.rendsbuerg.de

Zur Förderung der Bewegung der Schülerinnen und Schüler sollte unbedingt der Anreiz zur Nutzung des Rades durch Entschädigung aufrechterhalten werden. Die SuS werden durchaus durch die Fahrradnutzungsentschädigung motiviert, sich auf dem Weg zur Schule und zurück zu bewegen.

Im Sinne des Klimaschutzes wird angedacht, Individualverkehre zu minimieren und die Nutzung des ÖPNV zu stärken. Wege zu Fuß oder mit Rad zurückzulegen, steht dem allerdings nicht entgegen.

Darüber hinaus werden in §10 der Satzung weiterhin die Eigenbeteiligungen der Eltern aufgeführt, die laut Medienbericht vom wegfallen sollten. Daher wird an dieser Stelle noch einmal explizit nachgefragt, ob die Elternbeteiligungen bestehen bleiben sollen oder nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



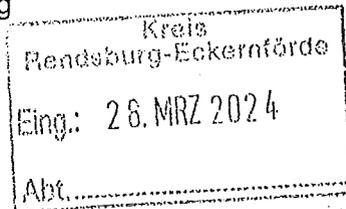
Tim Trienke



Der Bürgermeister

Stadt Büdelndorf • Der Bürgermeister • Am Markt 1 • 24782 Büdelndorf

Kreis Rendsburg-Eckernförde
z.Hd. Frau Brinke
Kaiser Str. 8
24768 Rendsburg



Fachbereich: Gesellschaftliche Angelegenheiten
Sachgebiet: Bildung - Kultur und Integration
Zimmer-Nr.: 0.05
Auskunft erteilt: Herr Marxen
Telefon: 04331 355-230
Telefax: 04331 355-377
Internet: www.buedelsdorf.de
E-Mail: marxen@buedelsdorf.de
Unser Zeichen: 209.022/037574

Büdelndorf, den 26.03.2024

Anhörung über Änderung der Satzung über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung hier: Stellungnahme der Stadt Büdelndorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Neufassung der Satzung des Kreises Rendsburg Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung stimmt die Stadt Büdelndorf zu.

Als Anmerkung sei allerdings erlaubt, dass die Neufassung der Satzung nicht mehr kongruent mit den Vorgaben ist, welche am 09.02.2024 durch Ihren Fachdienst im Kreishaus vorgestellt wurden.

Es sollte doch, laut dem Tenor der Veranstaltung, auf eine landeseinheitliche Satzung, gerade mit dem Hintergrund für das Bildungsticket und Verwaltungsvereinfachung, hingearbeitet werden.

Dies ist aus meiner Sicht mit der vorliegenden Fassung, in dem Bezug auf die unterschiedliche Handhabung in anderen Kreisen und Städten, nur noch schwer vorstellbar.

Nicht klar formuliert ist die Regelung des § 10 in Verbindung mit § 3 Abs.3. Der § 3 Abs. 3 sagt, dass die Berechnung auf die Entfernung zur nächstgelegenen Schule der gleichen Schulart beruht. Wird die nächstgelegene Schule nicht besucht, wurde bisher ein erhöhter Eigenanteil nach § 10 Abs.2 b gefordert. Der Buchstabe b ist ersatzlos gestrichen worden. Die Frage stellt sich, ob dann überhaupt noch ein Anspruch auf ein Busticket besteht, da die nächstgelegene Schule nicht besucht wird und wenn ja, ob dann ein Eigenanteil gefordert werden kann, da dies nicht eindeutig geregelt ist.

- 2 -

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 8.00 bis 12.00 Uhr
Do. 15.00 bis 17.30 Uhr

Bankkonten:

Sparkasse Mittelholstein
HVB Unicredit
VR BK SL-MH

IBAN:

DE 63 2145 0000 0001 0001 65
DE 42 2003 0000 0071 8300 00
DE 94 2169 0020 0005 5708 08

BIC:

NOLADE21RDB
HYVEDEMM300
GENODEF1SLW

Da sich aber in den Abläufen und in der Finanzierung für die Stadt Büdelsdorf keine größeren Veränderungen ergeben, kann von Seiten der Stadt Büdelsdorf der Änderung zugestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Marxen

Brinke, Christine (Kreis-RD)

Von: Britta Kinza <Britta.Kinza@Amt-Schlei-Ostsee.de>
Gesendet: Mittwoch, 27. März 2024 13:30
An: Brinke, Christine (Kreis-RD)
Cc: Barbara.Feyock@gmx.de; info@riek-schornsteintechnik.de; fritzblaas@gmail.com; Rothe-Poehls@gmx.de
Betreff: Antwort: Anhörung der Schulträger zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

Sehr geehrte Frau Brinke,

nach Rücksprache mit unseren Schulträgern darf ich Ihnen mitteilen, dass von Seiten der Schulträger keine Einwände gegen die geplante Satzungsänderung bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Britta Kinza

AMT SCHLEI-OSTSEE

Britta Kinza
Finanzen
Holm 13
24340 Eckernförde

Tel.: 04351 / 73 79 - 340 E-Mail: britta.kinza@amt-schlei-ostsee.de

Fax: 04351 / 73 79 - 390 Web: <http://www.amt-schlei-ostsee.de>

Dieses ist eine dienstliche E-Mail des Amtes Schlei-Ostsee. Behandeln Sie den Inhalt der Mail und ihrer Anlagen grundsätzlich vertraulich, soweit sich nicht aus dem Inhalt etwas anderes ergibt. Sollten Sie diese E-Mail zu Unrecht erhalten haben, informieren Sie uns bitte umgehend.

Alle ausgehenden E-Mails werden nach dem aktuellen Stand der Technik auf Viren und sonstigen schädlichen Code untersucht. Wir übernehmen jedoch keinerlei Haftung für Schäden, die durch E-Mails aus unserem Hause verursacht werden.

Nachricht von Brinke, Christine (Kreis-RD) <Christine.Brinke@kreis-rd.de>:

Sehr geehrte Frau Kinza,

im Anhang erhalten Sie die Aufforderung zur Stellungnahme zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die

Schulbeförderung im Rahmen des Bildungstickets vorab per E-Mail. Die Unterlagen wurden auch postalisch versandt.

Bitte lassen Sie uns Ihre Stellungnahme bis zum 19. April 2024 zukommen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Christine Brinke

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat

Regionalentwicklung und Mobilität

Kaiserstraße 10 • 24768 Rendsburg

Telefon: 04331 202-881

E-Mail: christine.brinke@kreis-rd.de



Schulverband Nortorf

Die Verbandsvorsteherin

Schulverband Nortorf - Niedernstraße 6 - 24589 Nortorf

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachdienst Regionalentwicklung & Mobilität
Frau Loof

Nachrichtlich:

Herrn Landrat Dr. Schwemer
Mitglieder Regionalentwicklungsausschuss:
Herrn Andresen, Herrn Dr. Brunkhorst, Herrn Fandrey
SHGT, KV RD-ECK, Herrn Betz, Frau Nielsen

Geschäftsführung:

Amt Nortorfer Land, Niedernstraße 6, 24589 Nortorf
Dienststelle: Fachdienst I/4
Auskunft erteilt: Mounia Sassi/Andrea Ohrt
Zimmer Nr.: 201
Durchwahl: 401-220 oder 401-212
Aktenzeichen:
E-Mail: sassi@amt-nortorfer-land.de
Fax: 01805 - 101 170 400
Datum: 05. April 2024

-per E-Mail-

Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung hier: Stellungnahme des Schulverbandes Nortorf

Sehr geehrte Frau Loof,

zunächst vielen Dank für die Informationen und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

die Einführung des Deutschlandtickets ist klimapolitisch und sozialpolitisch der richtige Weg, den der Schulverband Nortorf sehr befürwortet. Bei der Umsetzung erwarten wir als kommunale Einrichtung einen fairen und ehrlichen Umgang miteinander.

Der Schulverband Nortorf befördert zurzeit 484 Fahrschüler im ÖPNV und 31 Fahrschüler im freigestellten Verkehr zu den Schulen im Schulverbandsgebiet.

Auf der Infoveranstaltung des Kreises am 09. Februar 2024 wurde u.a. aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung mitgeteilt, dass der bisherige Eigenanteil gemäß §10 der Satzung für alle Fahrschüler in Zukunft wegfallen soll. Dies wurde ebenfalls im Pressebericht der SHZ vom 15. März 2024 unmissverständlich geschrieben. Insofern war ich bei der Durchsicht der Synopse sehr verwundert, dass die Eigenbeteiligung nun doch bestehen bleibt. Dies wurde auf der Infoveranstaltung anders kommuniziert. Es hieß, dass wir die Mehrkosten tragen müssten, dafür reduziert sich der Verwaltungsaufwand. In dieser Verhältnismäßigkeit konnten wir das gut annehmen. Verändert sich das Verhältnis nun, tragen wir die Mehrkosten (ca. 23.000,00 EUR) und erhalten keine Entlastung, dann ist es eine sehr einseitige Abmachung.

Zudem widerspricht es dem Eckpunktepapier, welches auf Grundlage der Vereinbarung der Kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung zum 19. September 2023 verfasst und bei der Infoveranstaltung ausgehändigt wurde.

Als Schulträger tragen wir erhebliche Mehrkosten bei der Einführung des Deutschlandtickets, da $\frac{3}{4}$ der Fahrschüler des Schulverbandes Nortorf sich in der Preisstufe 1 befinden (also unterhalb der Kosten für ein Deutschlandticket) und zum anderen bleibt der Verwaltungsaufwand gleich bzw. wird höher, sollte die Eigenbeteiligung weiterhin bestehen bleiben.

Die Mehrkosten und der weiterhin hohe Verwaltungsaufwand sind für den Schulverband Nortorf nicht annehmbar.

Anschrift:
Rathaus / Dienstgebäude
Niedernstraße 6
24589 NORTORF

Zentrale:
Tel. (0 43 92) 40 10 1
Fax (0 43 92) 40 11 33
Homepage: www.amt-nortorfer-land.de
E-Mail: info@amt-nortorfer-land.de

Bankverbindungen:
Sparkasse Mittelholstein AG
VR-Bank Schleswig-Mittelh.

BIC
NOLADE21RDB
GENODEF1SLW

IBAN
DE39214500003100001120
DE85216900200001884000

Nach dem vorgelegten Satzungsentwurf können alle Fahrschüler im freigestellten Verkehr das Deutschlandticket zum Schuljahr 2024/2025 nur mit einer monatlichen Zuzahlung von 29,00 EUR (Bildungsticket) erwerben. Die Fahrschüler im freigestellten Verkehr zahlen damit neben dem einmaligen Eigenanteil gemäß Satzung von 84,00 EUR im Schuljahr zusätzlich monatlich 29,00 EUR für das Bildungsticket, damit auch sie die Vorzüge eines Deutschlandtickets genießen können. Das sind bis zu 348,00 EUR mehr, als Fahrschüler im ÖPNV-Netz zahlen.

Dies ist im Ergebnis nicht zufriedenstellend und für den Schulverband Nortorf in dieser Form nicht akzeptabel, da es eine klare Benachteiligung für die Fahrschüler im freigestellten Verkehr darstellt.

Hier muss eine faire, wirtschaftliche Lösung gefunden werden, zumal die Fahrschüler für die Einführung des freigestellten Verkehrs nicht verantwortlich sind. **Dieser wurde eingeführt, da die Autokraft GmbH ihr Streckennetz bisher nicht flächendeckend ausgebaut hat.**

Im Punkt 4. des Eckpunktepapiers vom 19. September 2023 steht eindeutig, dass die Kreise auf den Eigenanteil der Eltern verzichten und das alle Fahrschüler mit Anspruch auf Schülerbeförderung ein 49,00 EUR-Ticket zum Nulltarif erhalten. Danach haben auch Fahrschüler im freigestellten Verkehr einen Anspruch auf ein Ticket zum Nulltarif.

Der Schulverband Nortorf erwartet den Wegfall der Eigenbeteiligung, sowie die Gleichstellung der Fahrschüler im freigestellten Verkehr zu den Fahrschülern im ÖPNV.

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Meike Derner

Schulverbandsvorsteherin

Anschrift:
Rathaus / Dienstgebäude
Niedernstraße 6
24589 NORTORF

Zentrale:
Tel. (0 43 92) 40 10 1
Fax (0 43 92) 40 11 33
Homepage: www.amt-nortorfer-land.de
E-Mail: info@amt-nortorfer-land.de

Bankverbindungen:
Sparkasse Mittelholstein AG
VR-Bank Schleswig-Mittelh.

BIC
NOLADE21RDB
GENODEF1SLW

IBAN
DE39214500003100001120
DE85216900200001884000



Öffnungszeiten der Amtsverwaltung
Mo., Di., Do. u. Fr.: 8:00 bis 12:00 Uhr
Mi. geschlossen
Do.: 14:00 bis 18:00 Uhr
und nach Vereinbarung
Nebenstellen:
Owschlag: Mo.: 15:30 bis 17:30 Uhr
Borgstedt: Di.: 16:00 bis 18:00 Uhr
Owschlag: Mi.: 9:00 bis 11:30 Uhr
☎: 0 43 56 / 99 49 – 0 ☎: - 7000

Amt Hüttener Berge · Mühlenstraße 8 · 24361 Groß Wittensee

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität
Postfach 905
24758 Rendsburg

Auskunft erteilt: Frau Schmidt
FD I Hauptverwaltung
☎: 0 43 56 / 99 49 - 114
✉: schmidt@amt-huettener-berge.de
🌐: www.amt-huettener-berge.de
📄: Büro im Altbau OG 07

Az: 209.022 / 114 / 441005

(Aktenzeichen im Antwortschreiben bitte angeben)

Ihr Zeichen: FD 5.3 / Mobilität
Ihre Nachricht vom: 15.03.2024

Groß Wittensee, 09.04.24

Geplante Änderung der Schülerbeförderungssatzung hier: Anhörung der örtlichen Schulträger

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem o.g. Schreiben teilen Sie mit, dass eine Änderung der Schülerbeförderungssatzung angedacht ist.

Das geplante Bildungsticket soll für alle Schülerinnen und Schüler eingeführt werden.

Des Weiteren sollen alle Fahrschüler, die Anspruch auf Schülerbeförderung haben zukünftig ein Deutschlandticket erhalten; gegen diese Änderung der o.g. Satzung bestehen keine Bedenken.

Anmerkungen:

Der § 10 (5) Eigenanteil an den Kosten

(5) Die Eigenbeteiligung wird grundsätzlich vor Beginn des jeweiligen Schuljahres als Jahresbeitrag erhoben. Eine monatliche 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.

Konten der Amtskasse Hüttener Berge: SEPA Gläubiger-Identifikationsnummer: DE35 2220 0000 0286 33
Institut: Förde Sparkasse Eckernförder Bank eG Ralffelsenbank eG Owschlag
IBAN: DE74 2105 0170 0000 1131 91 DE87 2109 2023 0007 0104 10 DE81 2006 9841 0000 0410 41
BIC: NOLA DE21 KIE GENO DEF1 EFO GENO DEF1 OWS

Beim Verlassen der Schule soll das Deutschlandticket (Chipkarte) zurückgegeben werden, widerspricht den bisherigen Regelungen, wonach Chipkarten bei Umzug/Schulwechsel beim Fahrschüler verbleiben soll.

- Diesen Passus bitte noch einmal klären.

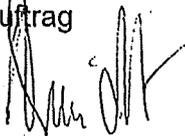
§ 10 Abs. 1 u. 2, das Erheben eines Eigenanteils an der Schülerbeförderung; das Anschreiben an die Erziehungsberechtigten, das Überwachen von Zahlungseingängen, evt. Erstattung an neuen Schulträger, weil das Fahrschulkind umgezogen ist (neuer Schulträger muss auch den Eigenanteil anfordern – innerhalb eines Schuljahres) dieser Passus ist m.E. einfach nur ein großer Arbeitsaufwand und die tatsächlichen Einnahmen die generiert werden, können m.E. diesen Aufwand nicht decken.

- Ich bitte Sie, gerade unter der Berücksichtigung der Entbürokratisierung, diesen Passus noch einmal zu überdenken.

Ich hoffe, meine Angaben sind verständlich, ansonsten stehe für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag



Schmidt

SHGT ■ Holm 13 ■ 24340 Eckernförde

Kreis Rendsburg-Eckernförde
-Der Landrat-
Regionalentwicklung und Mobilität
Frau Madlin Loof
Kaiserstraße 10
24768 Rendsburg

Nachrichtlich:

- Schulträger im Kreis über die jeweiligen Verwaltungen
- SHGT-Kreisvorstand

An alle ausschließlich per E-Mail

Stellungnahme zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung

Sehr geehrte Frau Loof,
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst darf ich mich für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung des Kreises im Zusammenhang mit der Einführung eines Bildungstickets genauso herzlich bedanken wie für die Einbindung auch des SHGT in den gesamten Entstehungsprozess seit September letzten Jahres.

Dieser Prozess wurde vom Kreis gestartet, bevor es eine landeseinheitlich abschließende Abstimmung über die Einführung des Bildungstickets gegeben hat. Gleichwohl waren wir uns von Anfang an einig, dass sich eine Kreisregelung in Rendsburg-Eckernförde auch möglichst eng an landesweiten Regelungen orientieren sollte. Die frühzeitige Einbindung des kommunalen Bereiches durch den Kreis und die erst seit Mitte/Ende Februar vorliegenden Kenntnisse landesweiter Regelungen bedingen, dass im Prozess auch Anpassungen zu den Anfangsvorstellungen vorzunehmen sind. Wir empfinden die vom Regionalentwicklungsausschuss in das Anhörungsverfahren gegebenen Änderungen zur Schülerbeförderungssatzung als nachvollziehbar, ausreichend und insgesamt gelungen, weshalb wir keinerlei Änderungen vorzuschlagen haben.

Uns ist aber bekannt, dass Schulträger Stellungnahmen abgegeben haben, die auch auf die Inhalte der frühzeitigen Information des Kreises Bezug nehmen. Auch wenn es sich hierbei um nachvollziehbare und wünschenswerte Änderungen handelt, halten wir es mit Blick auf die landesweite Einheitlichkeit und die Finanzierbarkeit in der Gesamtschau für richtig, das

freigestellten Verkehrs) und nicht den ÖPNV im Allgemeinen. Das 29 €-Bildungsticket ist landeseinheitlich geregelt. Gleichwohl sollte immer wieder die Möglichkeit der Einbindung des freigestellten Verkehrs in den ÖPNV geprüft werden.

4. Wegfall der Fahrradentschädigung und des erhöhten Eigenanteils bei der nicht nächstgelegenen Schule

Dies wird als Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung begrüßt. Der Anreiz das Fahrrad zu benutzen, gehört auch eher nicht in die Systematik einer Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung, bei der es um Erstattungsregelungen von tatsächlichen Schülerbeförderungskosten gehen sollte.

5. Grundsätzliches

Es wird uns nicht gelingen, absolute Gerechtigkeit in das System zu bringen: Insbesondere die Schülerbeförderungssatzung ist nicht geeignet, Gerechtigkeit innerhalb des ÖPNV herzustellen. Fahrschülerinnen und -schüler mit Anspruch auf Schülerbeförderung und einer ÖPNV-Anbindung zahlen nach dem jetzigen Satzungsentwurf 7 € monatlich (84 € jährlich) für die Schülerbeförderung und erhalten dafür (quasi nebenbei) das Deutschlandticket. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler haben keinen Anspruch auf Schülerbeförderung und müssen für das Ticket 29 € monatlich zahlen. Der Wegfall des Eigenanteils würde diese Ungerechtigkeit noch erhöhen. Genauso wäre die zusätzliche Übernahme des Bildungstickets im freigestellten Verkehr für alle Schülerinnen und Schüler, die keinen Anspruch auf Schülerbeförderung haben und monatlich 29 € für das Ticket zahlen müssen, nicht nachvollziehbar.

Darüber hinaus wird bereits die Finanzierung der jetzt vorgesehenen Regelungen eine Herausforderung darstellen, die aktuell nicht durch weitere schwer einschätzbare Kosten überfrachtet werden sollte.

Als Fazit sollten wir gemeinsam festhalten, dass die landesweite Einführung des Bildungstickets einen Attraktivitäts-Booster für den ÖPNV bietet, über den wir uns alle freuen können. Diese staatliche Leistung wird durch Bund, Land, Kreise und Gemeinden gemeinsam getragen. Die Schülerbeförderung sorgt dort, wo der entsprechende Anspruch besteht, nochmals für eine Verbesserung, die in diesem besonderen Anspruch begründet liegt. Dieses erfreuliche Ergebnis sollten wir möglichst gemeinsam tragen und nicht in Versuchung geraten, mit diversen zusätzlichen Stellschrauben im „Überbietungswettbewerb“ für zu viel Differenzierungen im Lande Schleswig-Holstein zu sorgen.

Mit freundlichen Grüßen



Gunnar Bock

Brinke, Christine (Kreis-RD)

Von: Schicker, Kristina <kristina.schicker@AMT-ACHTERWEHR.de>
Gesendet: Donnerstag, 11. April 2024 08:00
An: Brinke, Christine (Kreis-RD)
Betreff: AW: Anhörung der Schulträger zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

Guten Tag Frau Brinke,

da wir bei uns im Amtsgebiet kaum Schülerbeförderung im ÖPNV nutzen, haben wir uns dazu entschieden keine Stellungnahme zu erstellen, da die Satzungsänderung für uns kaum Änderungen herbeiführt.

Mit freundlichen Grüßen
Kristina Schicker
-Hauptamt-
Tel. 04340/409-004
Fax 04340/409-329
k.schicker@amt-achterwehr.de

Amt Achterwehr
Inspektor-Weimar-Weg 17
24239 Achterwehr

Von: Brinke, Christine (Kreis-RD) <Christine.Brinke@kreis-rd.de>
Gesendet: Freitag, 15. März 2024 08:48
An: Schicker, Kristina <kristina.schicker@AMT-ACHTERWEHR.de>
Betreff: Anhörung der Schulträger zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

Sehr geehrte Frau Schicker,

im Anhang erhalten Sie die Aufforderung zur Stellungnahme zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung im Rahmen des Bildungstickets vorab per E-Mail. Die Unterlagen wurden auch postalisch versandt.

Bitte lassen Sie uns Ihre Stellungnahme bis zum 19. April 2024 zukommen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Christine Brinke



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Regionalentwicklung und Mobilität

Kaiserstraße 10 • 24768 Rendsburg
Telefon: 04331 202-881
E-Mail: christine.brinke@kreis-rd.de

STADT
ECKERNFÖRDE
Die Bürgermeisterin



Stadtverwaltung - Postfach 1420 - 24334 Eckernförde

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität
z. H. Frau Brinke
Kaiserstr. 8
24768 Rendsburg

Christine.Brinke@kreis-rd.de

Amt:
Hauptamt
Aktenzeichen:

Auskunft erteilt:
Frau Fock

Durchwahl:
04351/710-400

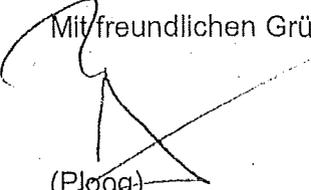
Datum:
15.04.2024

Stellungnahme zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung
Ihr Schreiben vom 18.03.2024

Sehr geehrte Frau Brinke,

die Stadt Eckernförde begrüßt die geplante Satzungsänderung und schließt sich der Stellungnahme des SHGT – Kreisverband Rendsburg-Eckernförde – vom 09.04.2024 in allen Punkten an.

Mit freundlichen Grüßen


(Flock)
Bürgermeisterin

Hausanschrift:

Rathausmarkt 4 - 6
24340 Eckernförde
Postfach's, oben
Telefon: 04351/710-0
Telefax: 04351/710-199

Internet-Adresse: www.eckernfoerde.de

Allgemeine Sprechzeiten:

Montag 8,00-12,00
Dienstag 8,00-12,00
Mittwoch 8,00-12,00
Donnerstag 8,00-12,00/14:00-17:30
Freitag 8,00-12,00

Bankverbindung:

Förde Sparkasse
Konto: 102 673
BLZ: 210 501 70
IBAN DE44210601700000102673
BIC: NOLADE21KIE

E-Mail-Adresse: astrid.fock@stadt-eckernfoerde.de



Gemeinde
KRONSHAGEN
DER BÜRGERMEISTER

Gemeinde Kronshagen
Rathausmarkt 7 • 24119 Kronshagen

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachdienst Regionalentwicklung u. Mobilität
z.Hd. Frau Brinke
Postfach 905
24758 Rendsburg



Bereich Bildung, Kita und Sport
Sachbearbeitung Frau Rohwer
Aktenzeichen
Telefon 0431 / 58 66 - 252
E-Mail melanie.rohwer@kronshagen.de
Öffnungszeiten Mo: 8 – 13 Uhr | Di: 7 – 12 Uhr
Do: 7 – 12 Uhr & 13 – 18 Uhr
Fr: 8 – 12 Uhr | Mi: geschlossen

Kronshagen, 10.04.2024

Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung

Sehr geehrte Frau Brinke,

mit Ihrem Schreiben vom 15.03.2024 baten Sie um eine Stellungnahme zur geplanten Satzungsänderung zur Anerkennung der notwendigen Kosten über die Schülerbeförderung des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Die Gemeinde Kronshagen als Schulträger einer Grundschule, Gemeinschaftsschule und eines Gymnasiums hat keine weiteren Anmerkungen zur Einführung des landesweit, einheitlichen Bildungstickets und der geplanten Satzungsänderungen zum Schuljahreswechsel 2024/2025.

Mit freundlichen Grüßen

Sander

Konten der Gemeindekasse:

Förde Sparkasse IBAN: DE70 2105 0170 0000 6100 97 BIC: NOLADE21KIE
Kieler Volksbank eG IBAN: DE89 2109 0007 0062 0160 08 BIC: GENODEF1KIL
Hypovereinsbank IBAN: DE75 2003 0000 0004 8006 60 BIC: HYVEDEMM300

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE48ZZZ00000086211

Gemeinde Kronshagen

Rathausmarkt 7 | 24119 Kronshagen
Tel.: 0431 / 58 66 - 0 | Fax: 0431 / 58 66 - 200
Mail: info@kronshagen.de | www.kronshagen.de

Amt Dänischer Wohld
Der Amtsdirektor
Fachbereich I



Amt Dänischer Wohld ♦ Postfach 1232 ♦ 24212 Gettorf

Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Der Landrat -
Frau Madlin Loof
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

24214 Gettorf • Karl-Kolbe-Platz 1

Vermittlung: 04346/ 91-200
Telefax: 04346/ 91-254
E-Mail: poststelle@amtdw.landsh.de
Internet: www.amt-daenischer-wohld.de

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 8.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag 8.00 - 17.00 Uhr
bis 18.00 Uhr mit Terminvereinbarung)

Auskunft erteilt: Frau Gnutzmann
1.OG - Zi. 7

Durchwahl: 04346/ 91-206
E-Mail: gnutzmann@amtdw.landsh.de

Gettorf, den 12.04.2024

Aktenzeichen: 209.020/028531

Stellungnahme der Schulträger des Amtes Dänischer Wohld zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung

Sehr geehrte Frau Loof,

vielen Dank für die Möglichkeit, die Schulverbände zu der geplanten Änderung der Schülerbeförderungssatzung Stellung beziehen zu lassen. Die Hoffnung der jeweiligen Verbandsvorsteherin sowie der Verbandsvorsteher ist es, auch tatsächlich Gehör zu finden.

Die drei Schulverbände im Amtsbereich sind Träger von insgesamt drei Grundschulen sowie einer weiterführenden Schule.

Die neue Schülerbeförderungssatzung des Kreises sieht als notwendige Kosten für die Beförderung die Kosten für ein Deutschlandticket vor. Auf der Versammlung mit den Schulträgern am 9.2.2024 im Kreishaus antwortete Herr Landrat Dr. Schwemer die Frage, ob die Schulträger zwingend ein Deutschlandticket ausgeben müssen, dass das letztendlich in der Entscheidung des jeweiligen Schulträgers liege. Nun kann ich allerdings in der Formulierung der geplanten neuen Satzung nicht erkennen, ob die Schulträger dann auch die Kosten für die Fahrkarten erstattet bekommen, die nicht als Deutschlandticket ausgegeben werden. Es fehlt da u.E. das Wort grundsätzlich oder bis zu den Kosten für ein Deutschlandticket. Hintergrund ist, dass die Schulverbände im Amtsbereich offenbar die einzigen Schulträger sind, die fast ausschließlich Fahrkarten der Preisstufe 1 ausgeben. Die Überlegung der Schulverbände ist es, für Grundschüler weiterhin das NAH.SH Ticket und nur für Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schule das Deutschlandticket auszugeben.

Ob es für diese Fälle eine 2/3 Kostenerstattung des Kreises gibt, kann in der derzeitigen Fassung nicht erkannt werden.

Nach Aussage von Herrn Nevermann sollen unsere Schulverbände die finanziell am Stärksten betroffenen Schulverbände sein.

Konten der Amtskasse

Förde Sparkasse
IBAN DE53 2105 0170 0000 5000 17
BIC NOLADE21KIE

Eckernförder Bank eG
IBAN DE42 2109 2023 0001 3600 00
BIC GENODEF1EFO

Der Wegfall der Radfahrentschädigung ist sehr erfreulich, da die Auszahlung sehr arbeitsintensiv ist.

Der am 9.2.2024 angekündigte geplante Entfall des Eigenanteils wird jetzt offenbar doch nicht umgesetzt. Da die Satzung erst auf der Sitzung des Kreistages am 24.06.2024 beschlossen wird, kann dies dazu führen, dass die Fahrkarten nicht rechtzeitig bestellt und ausgegeben werden können. Normalerweise würden die Vorbereitungen für das neue Schuljahr nach den Osterferien starten. Allerdings wird der Eigenanteil mutmaßlich dazu führen, dass nicht alle anspruchsberechtigten Fahrschüler ein Deutschlandticket beantragen.

In dem Satzungsentwurf ist nur die Rede von dem Deutschlandticket. Die Kosten für dieses Ticket stehen allerdings ab 01.01.2025 noch gar nicht fest. Was passiert, wenn die Kosten für das Deutschlandticket steigen? Steht es dann jedem Schulträger frei, ab 01.01.2025 wieder auf die Fahrkarten im SH-Tarif zu wechseln und trotzdem eine 2/3 Kostenerstattung zu erhalten? Die Mehrkosten für die Schulverbände würden ansonsten ja immer höher steigen. Nach u.E. sind die Ansprüche aus dem Schulgesetz nicht durch Satzung abdingbar. Notwendige Beförderungen in höherem Umfang festzulegen, als es bei dem Kauf eines Nah-SH-Tickets erforderlich ist, kann daher auch nicht abbedungen werden.

Wünschenswert wäre eine höhere Kostenerstattung für die Schulträger, die, so wie unsere Schulverbände, fast ausschließlich Fahrkarten der Preisstufe 1 ausgeben und dadurch erhebliche Mehrkosten für die Deutschlandtickets haben, zumindest eine Härtefallregelung bei zusätzlichen Belastungen oberhalb eines festzulegenden Betrages z.B. 1 €/Einwohner oder ähnliches wird angeregt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Gnutzmann)

AMT EIDERTAL

Der Amtsdirektor

Fachdienst Schulen, Generationen und Kultur

Amt Eideratal • Heitmannskamp 2 • 24220 Flintbek

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität
z.Hd. Frau C.Brinke, FD-5.3
Postfach 905
24758 Rendsburg



Zuständig: Frau Matschall
Durchwahl: 04347 7201-185
Zimmer-Nr.: 5
j.matschall@amt-eidertal.de
Standort: Heitmannskamp 2
24220 Flintbek
Ihr Zeichen: FD 5.3
Ihre Nachricht: 15.03.2024
Aktenzeichen: 1.85
Datum: 16.04.2024

Stellungnahme zur: „Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die geplanten Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung wird befürwortet.

Ergänzend wird darum gebeten, dass in einem (separaten) Paragraphen auf das neue Bildungsticket verwiesen wird. Es muss nicht explizit dort erklärt, aber erwähnt werden, da der § 15 „Bildungstarif“ komplett entfällt.

Zudem folgen ein paar Anmerkungen in dem Entwurf:

1. Bei den Erläuterungen zu § 3 „Schulweg“ Abs. 3 b) (*auf Seite 4*) müsste auf § 1 Abs. 2 verwiesen werden und nicht auf § 2.
2. In „Neue Fassung ab ...“ unter § 3 Abs. 5 Satz 3 (*Seite 5*) müsste „dem Straßenbaulastenträger“ durch „des Straßenbaulastenträgers“ getauscht werden, sowie das „und“ vor „der Polizei“ gestrichen werden (da Doppelung).
3. Bei den Erläuterungen zu § 5 „Öffentliche Verkehrsmittel“ Abs. 1 (*auf Seite 7*) müsste meines Erachtens nach auf § 7 Abs. 1 b) verwiesen werden und nicht auf Abs. 1c.
4. In „Neue Fassung ab ...“ müsste § 5 Abs. 2 (*Seite 8*) auf Abs. 1 verweisen und nicht auf Abs. 2.
5. In „Neue Fassung ab ...“ müsste § 7 Abs. 1 b) (*Seite 10*) auf Abs. 1 c) verweisen oder Absatz b) müsste komplett gestrichen werden, weil die Regelung in § 5 Abs. 1 vorab gestrichen wurde.
6. In „Neue Fassung ab ...“ müsste es in § 10 Abs. 2 a) im letzten Stichpunkt „die Kosten der Beförderung“ heißen.
7. In „Neue Fassung ab ...“ müsste § 16 zu „§ 15“ *Inkrafttreten* angepasst werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage


J. Matschall

Telefon:
04347/7201-0

Telefax:
04347/7201-50

oder Durchwahl

Sprechzeiten:
Mo., Di., Do. 8.00-12.00 Uhr
Fr. 7.00-12.00 Uhr
Di. 14.00-18.00 Uhr
Mittwoch geschlossen
oder nach Vereinbarung

Bankverbindung
Bordesholmer Sparkasse

Kieler Volksbank eG
Postbank Hamburg

IBAN DE06 2105 1275 0021 0016 00

IBAN DE47 2109 0007 0070 0017 07
IBAN DE75 2001 0020 0024 1312 07

SCHULVERBAND BORDESHOLM DER VERBANDSVORSTEHER

Schulverband Bordesholm - Postfach 1151 - 24577 Bordesholm

Kreis
Rendsburg-Eckernförde
Postfach 905
24758 Rendsburg

Kreis
Rendsburg-Eckernförde
Eing.: 18. APR. 2024
ST / FB / FD

Öffnungszeiten:

montags, freitags 8.30 - 12.00 Uhr
dienstags 8.30 - 12.00 Uhr und 14.00 - 18 Uhr
donnerstags 7.30 - 12.00 Uhr und 14.00 - 16 Uhr
oder nach Vereinbarung

Hauptamt

Bearbeiterin: **Frau Kroll**

Telefon: 04322/695-144
E-Mail: gabriele.kroll@bordesholm.de
Zimmer: 303

Ihre Zeichen u. Nachricht vom
FD 5.3

Meine Zeichen und Nachricht vom

Bordesholm, den
15.04.2024

Stellungnahme zur Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung

Sehr geehrte Frau Brinke,

positiv ist zu bewerten, dass einheitlich für alle berechtigten Schüler/innen das Deutschlandticket gewährt wird.

Des Weiteren ist positiv, dass kein doppelter Eigenanteil für Schüler/innen verlangt wird, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen.

Leider müssen die Eltern weiterhin einen Eigenanteil zahlen.

Dies bedeutet einen hohen Arbeitsaufwand für die Verwaltung und Schulsekretärinnen.

Praktischer wäre es, allen berechtigten Schülern/innen eine Fahrkarte auszugeben, die dann komplett schon vor den Ferien bestellt werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage



Kroll

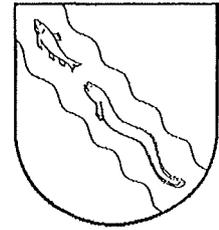
Anschrift:
Verwaltungsgebäude
Mühlenstraße 7
24582 Bordesholm

Gläubiger-ID:
DE74ZZZ00000041026

Zentrale:
Tel. (0 43 22) 6 95-0
Fax (0 43 22) 6 95-164
E-Mail: amt@bordesholm.de
Homepage: www.bordesholm.de

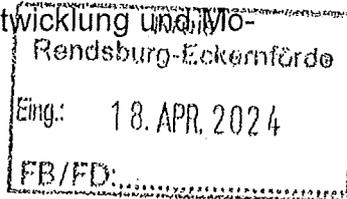
Bankkonten der Amtskasse Bordesholm:
Bordesholmer Sparkasse
IBAN: DE39 2105 1275 0000 0070 05, SWIFT-BIC: NOLADE21BOR
VR Bank zwischen den Meeren
IBAN: DE33 2139 0008 0002 7629 27, BIC: GENODEF1NSH
Postbank Hamburg
IBAN: DE29 2001 0020 0005 9682 03, BIC: PBNKDEFF

Gemeinde Fockbek
Die Bürgermeisterin
Allgemeine Verwaltung
Schule, Jugend, Kultur, Sport



Gemeinde Fockbek • Postfach 50 • 24785 Fockbek

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Frau Madlin Loof
FD 5.3 Regionalentwicklung und Mo-
bilität
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg



Auskunft erteilt: Nicole Heeschen
Telefon: 04331 6677-21
Telefax: 04331 6677 - 921
Zimmer: 16
E-Mail: n.heeschen@fock-
bek.de
Homepage: www.fockbek.de

Öffnungszeiten:
Mo., Di., Do., Fr.: 08:00 - 12:00 Uhr
Mo., Di.: 14:00 - 16:00 Uhr
Do.: 14:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom
FD 5.3, 15.03.2024

mein Zeichen, mein Schreiben vom
209.50; 209.022; 259153

Fockbek,
12.04.2024

**Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die An-
erkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung
hier: Anhörung der örtlichen Schulträger**

Sehr geehrte Frau Loof,

in Bezug auf das Schreiben vom 15.03.2024 zur geplanten Änderung der Schülerbeför-
derungssatzung möchte ich für die Gemeinde Fockbek als Schulträger wie folgt Stellung
nehmen:

Die frühzeitige Beteiligung der Schulträger durch die Kreisverwaltung ist grundsätzlich
positiv zu bewerten.

Allerdings wurde mit Bedauern festgestellt, dass die mitgeteilten Informationen und vor-
geschlagenen Änderungen teilweise keine Berücksichtigung mehr in dem vorliegenden
Entwurf finden. Dies wird mit Sicherheit auch Verwunderung bei den Eltern auslösen, da
die Presse bereits öffentlich über die ursprünglich beabsichtigten Änderungen berichtet
hatte.

Insbesondere der Wegfall der regulären Eigenbeteiligung, welcher eine Reduzierung des
Verwaltungsaufwands der Schulträger, eine Entlastung der Erziehungsberechtigten und
eine einheitlich kreisübergreifende Regelung zu den benachbarten Kreisen mit sich brin-
gen würde, als auch die Berücksichtigung des freigestellten Verkehrs, bei denen keine
Einbindung in den ÖPNV möglich ist, wurde hoffnungsvoll erwartet.

Dienstgebäude (Rathaus):
Rendsburger Str. 42
24787 Fockbek

Nebengebäude:
Bahnhofstraße 2
24787 Fockbek

Konten der Gemeindekasse Fockbek:
VR Bank Schleswig-Mittelholstein eG
BIC: GENODEF1SLW
Förde Sparkasse
BIC: NOLADE21KIE

IBAN: DE69 2169 0020 0005 4400 17

IBAN: DE32 2105 0170 0000 0001 66



IHRE BEHÖRDENNUMMER

Durchaus positiv anzumerken, ist der Wegfall der erhöhten Eigenbeteiligung, der Wegfall der Radfahrentschädigung und der Wegfall der individuellen Ermittlung der Beförderungskosten.

Mit Ihrem Schreiben wären nähere Erläuterungen zu den Beweggründen erstrebenswert und angemessen gewesen, warum nicht alle offen kommunizierten Informationen seitens der Kreisverwaltung in dem Entwurf berücksichtigt wurden. Erst mit der vorliegenden Stellungnahme des SHGT wurden die Anhaltspunkte deutlich und sind durchaus nachvollziehbar.

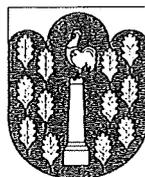
Die Einführung des landesweit einheitlichen Bildungstickets wird seitens der Gemeinde Fockbek begrüßt und die damit erforderliche Änderung der Schülerbeförderungssatzung gemäß vorliegendem Entwurf befürwortet. Die Auswirkungen der erhöhten Kosten sind dem Schulträger bekannt und werden unter Anbetracht der Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs gebilligt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Heeschen
Fachdienstleitung

Amt Hohner Harde
Der Amtsvorsteher



Flusslandschaft
Eider-Treene-Sorge

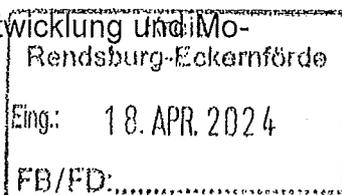
Gemeinde Fockbek • Postfach 50 • 24785 Fockbek

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Frau Madlin Loof

FD 5.3 Regionalentwicklung und Mo-
bilität

Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg



Auskunft erteilt: Nicole Heeschen
Telefon: 04331 6677-21
Telefax: 04331 6677 - 921
Zimmer: 16
E-Mail: n.heeschen@fock-
bek.de
Homepage: www.fockbek.de

Öffnungszeiten:
Mo., Di., Do., Fr.: 08:00 - 12:00 Uhr
Mo., Di.: 14:00 - 16:00 Uhr
Do.: 14:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom
FD 5.3, 15.03.2024

mein Zeichen, mein Schreiben vom
209.50; 209.022; 260194

Fockbek,
12.04.2024

**Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die An-
erkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung
hier: Anhörung der örtlichen Schulträger**

Sehr geehrte Frau Loof,

in Bezug auf das Schreiben vom 15.03.2024 zur geplanten Änderung der Schülerbeförderungssatzung möchte ich für das Amt Hohner Harde als Schulträger wie folgt Stellung nehmen:

Die frühzeitige Beteiligung der Schulträger durch die Kreisverwaltung ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Allerdings wurde mit Bedauern festgestellt, dass die mitgeteilten Informationen und vorgeschlagenen Änderungen teilweise keine Berücksichtigung mehr in dem vorliegenden Entwurf finden. Dies wird mit Sicherheit auch Verwunderung bei den Eltern auslösen, da die Presse bereits öffentlich über die ursprünglich beabsichtigten Änderungen berichtet hatte.

Insbesondere der Wegfall der regulären Eigenbeteiligung, welcher eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands der Schulträger, eine Entlastung der Erziehungsberechtigten und eine einheitlich kreisübergreifende Regelung zu den benachbarten Kreisen mit sich bringen würde, als auch die Berücksichtigung des freigestellten Verkehrs, bei denen keine Einbindung in den ÖPNV möglich ist, wurde hoffnungsvoll erwartet.

Dienstgebäude (Rathaus):
Rendsburger Str. 42
24787 Fockbek

Nebengebäude:
Bahnhofstraße 2
24787 Fockbek

Konten der Gemeindekasse Fockbek:
VR Bank Schleswig-Mittelholstein eG
BIC: GENODEF1SLW
Förde Sparkasse
BIC: NOLADE21KIE

IBAN: DE69 2169 0020 0005 4400 17

IBAN: DE32 2105 0170 0000 0001 66



IHRE BEHÖRDENUMMER

Durchaus positiv anzumerken, ist der Wegfall der erhöhten Eigenbeteiligung, der Wegfall der Radfahrentschädigung und der Wegfall der individuellen Ermittlung der Beförderungskosten.

Mit Ihrem Schreiben wären nähere Erläuterungen zu den Beweggründen erstrebenswert und angemessen gewesen, warum nicht alle offen kommunizierten Informationen seitens der Kreisverwaltung in dem Entwurf berücksichtigt wurden. Erst mit der vorliegenden Stellungnahme des SHGT wurden die Anhaltspunkte deutlich und sind durchaus nachvollziehbar.

Die Einführung des landesweit einheitlichen Bildungstickets wird seitens des Amtes Hohner Harde begrüßt und die damit erforderliche Änderung der Schülerbeförderungssatzung gemäß vorliegendem Entwurf befürwortet. Die Auswirkungen der erhöhten Kosten sind dem Schulträger bekannt und werden unter Anbetracht der Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs gebilligt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Heeschen
Fachdienstleitung

Brinke, Christine (Kreis-RD)

Von: Natalivuju@t-online.de
Gesendet: Donnerstag, 18. April 2024 11:24
An: Brinke, Christine (Kreis-RD)
Cc: Vucaj-Jung, Natali
Betreff: [EXTERN] Satzung Schülerbeförderung

Hallo Frau Brinke,

anbei die Anmerkungen von uns KEB-Delegierten.

§3 Abs. 3: Der Anspruch auf Schülerbeförderung ergibt sich nach wie vor anhand der nächstgelegenen Schule mit der passenden Schulform, nicht der tatsächlich besuchten Schule. Wenn also SuS eine andere Schule wählen, aber es eine nähergelegene Schule gibt, die näher als 2 bzw. 4 km ist, besteht kein Anspruch auf Schülerbeförderung.

Ansonsten sind die Klassenstufen 10-13 ausgenommen.

Zwar kommt jetzt das Bildungsticket, aber dadurch steigt der Eigenanteil von 150 EUR auf 348 EUR und es gibt keine Sozialstaffel mehr.

Meine Stellungnahme zur Änderung der Satzung Schulbeförderung: im großen und ganzen ganz okay schade finde ich es aber das die Fahrradpauschale wegfällt. (Das Fahrrad ist doch eigentlich eine umweltfreundliche Sache und die Busse sind teils mehr als gut gefüllt.

Vielen Dank
Mit freundlichen Grüßen

Natali Vucaj-Jung



Amt Eiderkanal

– Der Amtsvorsteher –

Amt Eiderkanal • Schulstr. 36 • 24783 Osterrönfeld

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachdienst Regionalentwicklung
und Mobilität
Postfach 905
24758 Rendsburg

Fachteam Kita, Schule und Soziales

Ansprechpartner: Nicole Stärke

Verwaltungsstelle: Schacht-Audorf
Kieler Straße 25,
24790 Schacht-Audorf

Telefon: 04331 / 9474-44

Telefax: 04331 / 9474-77

Zimmer: 203

E-Mail: n.staerke@amt-eiderkanal.de

Internet: www.amt-eiderkanal.de

Az./ld-Nr.: 209 - NSt - 266730

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do u. Fr von 08:00 – 12:00 Uhr

Mi geschlossen

Do von 14:00 – 17:00 Uhr

im Übrigen nach Vereinbarung

Schacht-Audorf, 19. April 2024

Geplante Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung hier: Stellungnahme des Schulverbandes im Amt Eiderkanal

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 15.03.2024 baten Sie um Stellungnahme der Schulträger hinsichtlich der geplanten Änderung der Satzung zur Anerkennung der notwendigen Kosten über die Schülerbeförderung des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Zuerst möchte ich Ihnen mitteilen, dass mich der mit o.g. Schreiben zugestellte Entwurf der Satzung überrascht hat. Laut vorheriger Kommunikation, ob nun schriftlich oder auch im gemeinsamen Austausch am 09.02.2024, wurde immer von einer geplanten Verwaltungsvereinfachung durch Streichung der Eigenanteile der Eltern bei den Kosten der Schülerbeförderung gesprochen, dies wurde auch hier auf Grundlage der geführten Gespräche politisch kommuniziert. Hier hätte ich mir mehr Transparenz vor der Übersendung des Entwurfs der geänderten Satzung gewünscht, gerade da bereits aufgrund der Informationen über die Presse immer wieder Anfragen an uns herangetragen werden.

Nun gehe ich laut dem vorliegenden Entwurf nur von der Streichung der erhöhten Eigenanteile der Eltern aus, dies erschließt sich aufgrund des Deutschlandtickets und des derzeitigen einheitlichen Preises von 49,00 EUR auch. Durch die Fortführung der regulären Eigenbeteiligung laut bestehender Satzung, ergibt sich für uns als Schulträger hierdurch somit keine entscheidende Verwaltungsvereinfachung, da bereits die meisten Kinder mit dem Deutschlandticket befördert werden und für nur wenige Kinder ein erhöhter Eigenanteil gezahlt werden musste.

Amtsangehörige Gemeinden

Bovenau, Haßmoor, Ostenfeld (Rendsburg), Osterrönfeld, Rade bei Rendsburg, Schacht-Audorf, Schüllndorf

Konten der Amtskasse

VR Bank Schleswig-Mittelholstein eG

IBAN: DE52 2169 0020 0005 0300 13

BIC: GENODEF1SLW

Sparkasse Mittelholstein AG

IBAN: DE74 2145 0000 0002 1004 32

BIC: NOLADE21RDB

Postbank Hamburg

IBAN: DE20 2001 0020 0226 4642 06

BIC: PBNKDEFF

Grundsätzlich befürworte ich zur Reduzierung der Schülerbeförderungskosten für die Träger die Eigenbeteiligung, insbesondere um bei kostenloser Bereitstellung eines Tickets „Mitnahmeeffekte“ zu vermeiden, die nicht bedarfsorientierte Kosten verursachen könnten.

Die geplante Streichung der Fahrradnutzungsentschädigung sehe ich etwas kritisch. Im Schulverband des Amtes Eiderkanal nutzen derzeit zwar hauptsächlich die Kinder aus der Gemeinde Osterrönfeld die Fahrradnutzungsentschädigung und dies ist nur ein geringer Anteil im Verhältnis zu den Busfahrkindern, doch sehe ich diese als Ansporn für die Kinder sich zu bewegen und die Schulstrecke eigenständig zurückzulegen.

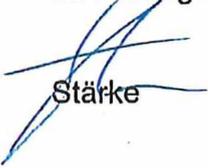
Zudem werden die Buskapazitäten, gerade mit Blick nach Rendsburg, sicherlich aufgrund der Streichung der Fahrradpauschale nicht ausreichen. Hier sind dann auch die Schulkinder aus unserem Amtsgebiet betroffen. Es ist davon auszugehen, dass durch den Wegfall der Fahrradnutzungsentschädigung einige dieser Kinder auf das Deutschlandticket zurückgreifen werden.

Ich bitte Sie, dies bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen und dann unmittelbar die Kapazitäten im ÖPNV entsprechend anzupassen.

Abschließend habe noch eine Frage zur Abwicklung der unterschiedlichen Anträge, sprich dem Antrag auf reguläre Schülerbeförderung im Bereich der o.a. Satzung und dem Antrag auf das „rabattierte“ Deutschlandticket. Wird es einen Datenabgleich zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und den Schulträgern geben und wenn ja, wie stellen Sie sich den vor?

Ich hoffe, dass meine Anmerkungen Berücksichtigung finden und verbleibe

mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage


Stärke

Brinke, Christine (Kreis-RD)

Von: Ilka Röschmann <ilka.roeschmann@amt-jevenstedt.de>
Gesendet: Freitag, 19. April 2024 11:27
An: Brinke, Christine (Kreis-RD)
Cc: Lea Malin Christiansen
Betreff: Änderung Satzung Schülerbeförderung

Sehr geehrte Frau Brinke,

mit Schreiben vom 15.03.2024 haben Sie uns den Entwurf für die Satzungsänderung über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung übersandt.

Zu dem oben genannten Entwurf möchten wir keine Stellung nehmen.

Bei der Prüfung ist uns lediglich aufgefallen, dass in dem § 7 b nochmal auf den § 5a Abs. 1 hingewiesen wurde, welcher ja gestrichen wurde.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Ilka Röschmann
Amt Jevenstedt
Meiereistraße 5
24808 Jevenstedt

Verwaltungsstelle Jevenstedt, Fachbereich I, 2. OG, Zimmer 305

Tel.: 04331/ 8478 – 70
E-Mail: ilka.roeschmann@amt-jevenstedt.de
Internet: www.amt-jevenstedt.de

Dies ist eine dienstliche E-Mail des Amtes Jevenstedt.
Behandeln Sie den Inhalt der Mail und ihrer Anlagen grundsätzlich vertraulich, soweit sich nicht aus dem Inhalt etwas anderes ergibt. Sollten Sie diese E-Mail zu Unrecht erhalten haben, bitte ich Sie, diese unverzüglich zu löschen und informieren Sie mich bitte umgehend.

Das Amt Jevenstedt ist zuständig für die Verwaltungsaufgaben des:

- Abwasserzweckverbandes Wirtschaftsraum Rendsburg
- Zweckverbandes für die Breitbandversorgung im mittleren Schleswig-Holstein
(Postanschrift und Kontaktdaten wie beim Amt Jevenstedt)

Öffnungszeiten der Amtsverwaltung:

Montag: 08:00 – 12:00 Uhr
Dienstag: 08:00 – 12:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr
Mittwoch: Geschlossen
Donnerstag: 08:00 – 12:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr
Freitag: 08:00 – 12:00 Uhr
Und nach Vereinbarung.

Bankverbindungen der Amtskasse:

Förde Sparkasse (BLZ 210 501 70) Nr. 1300318, IBAN DE34210501700001300318 – BIC NOLADE21KIE
VR Bank Schleswig-Mittelholstein (BLZ 216 900 20) Nr. 4100964, IBAN DE78216900200004100964 – BIC GENODEF1SLW

Sparkasse Mittelholstein (BLZ 214 500 00) Nr. 2200545, IBAN DE25214500000002200545 – BIC
NOLADE21RDB

Wichtiger Hinweis zur E-Mail-Kommunikation:

Dieser Kommunikationsweg steht ausschließlich für Verwaltungsangelegenheiten zur Verfügung. Es wird darauf hingewiesen, dass mit diesem Kommunikationsmittel Verfahrensanträge, Einsprüche, Widersprüche oder Schriftsätze nicht rechtswirksam eingereicht werden können. Sollte Ihre Nachricht einen entsprechenden Schriftsatz beinhalten, ist eine Wiederholung der Übermittlung mittels Telefax oder auf dem Postwege unbedingt erforderlich.

Haftungsausschluss:

Alle ausgehenden E-Mails werden nach dem aktuellen Stand der Technik auf Viren und sonstigen schädlichen Code untersucht. Ich übernehme jedoch keinerlei Haftung für Schäden, die durch E-Mails aus dem Hause verursacht werden, da der Versand und Empfang von E-Mails durch technische Störungen beeinträchtigt sein kann.



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

VO/2024/092-01	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 24.04.2024
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Loof, Madlin
	Bearbeiter/in: Christine Brinke

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Beratung)	Ö
24.06.2024	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung zu beschließen.

Der Kreistag beschließt die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung.

Sachverhalt

Die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung muss aufgrund der Einführung des geplanten landesweit einheitlichen Bildungstickets angepasst werden.

In der Regionalentwicklungsausschusssitzung vom 13.03.2024 wurden die geplanten Änderungen vorgestellt. Der Regionalentwicklungsausschuss beauftragte die Verwaltung daraufhin durch Beschluss, eine Anhörung der Schulträger zur Synopse

der geänderten Satzung durchzuführen.

Die Schulträger hatten zwischen dem 15.03.2024 und dem 19.04.2024 die Gelegenheit zur Stellungnahme. Grundlegende Änderungen werden nach der Anhörung der Schulträger nicht als erforderlich angesehen. Die Synopse wurde daher lediglich redaktionell angepasst.

Zur Anhörung der Schulträger im Einzelnen wird auf VO/2024/142 verwiesen. Der Kreistag soll über die Änderungen der Satzung in seiner Sitzung am 24.06.2024 beschließen.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbare.

Finanzielle Auswirkungen

Es wird auf die VO/2024/090 zur Sitzung vom 13.03.2024 verwiesen.

Anlage/n:

1	Anlage_2024-04-22_ Synopse_ Satzung Anerkennung Kosten Schulbeförderung
---	---

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>Satzung</p> <p>des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung</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>Satzung</p> <p>des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung</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 22.03.2023 (GVOBl. Schl.-H. S. 201 156) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag vom 14.06.2021 ... folgende Satzung erlassen:</p>	
<p>Erster Teil</p> <p>Schulbeförderung</p> <p>§ 1</p> <p>Grundsätze zu den anererkennungsfähigen Kosten</p>	<p>Erster Teil</p> <p>Schulbeförderung</p> <p>§ 1</p> <p>Grundsätze zu den anererkennungsfähigen Kosten</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>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.</p> <p>(3) Schulverkehrskosten 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>§ 2 Schulort</p> <p>Als Schulort gilt die Gemeinde, in der die Schule ihren Standort hat.</p>	<p>§ 2 Schulort</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~~ § 1 Abs. 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 Schulträgerschaft 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 eines Schulverkehrs einer Beförderung zur nicht nächstgelegenen Schule.</p> <p>(34) Für Schüler*innen 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 zunächst in Abstimmung des Schulträgers, der dems Straßenbaulastträgersschaft, 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>(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.</p> <p>Die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit in einer Richtung darf für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 30 Minuten, für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe fünf 60 Minuten nicht überschreiten. Ein Umstieg der Schüler*innen Schülerinnen und Schüler bis Jahrgangsstufe vier ist nicht zulässig. Ab Klassenstufe Jahrgangsstufe fünf sind Umstiege mit einer maximalen Übergangszeit von 20 Minuten zulässig.</p>	<p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p>
<p>§ 4 Beförderungsarten</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>§ 4 Beförderungsarten</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 Schüler*innen Schülerinnen und Schüler, 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><i>Überholt</i></p>
<p>§ 5 Öffentliche Verkehrsmittel</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>§ 5 Öffentliche Verkehrsmittel</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 Zustimmung darf nur</p>	<p><i>Neufassung unter § 7 Abs. 1 e-b)</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>erteilt werden, wenn der Weg vom Haltepunkt bis zur Schule</p> <p>a) für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km</p> <p>b) im Übrigen 4 3 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>(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 1 (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 der Schulträgerschaft dem Schulträger zu tragen.</p>	
<p>§ 6 Freigestellter Verkehr</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>§ 6 Freigestellter Verkehr</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>§ 7 Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle</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"> - 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) - 60 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 60 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten 	<p>§ 7 Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle</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"> - 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 60 30 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für Schüler*innen für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe Jahrgangsstufe 4) - 60 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 60 45 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten 	

<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"> - 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 30 Minuten nach Unterrichtsschluss für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4) - 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. <p>(2) Die zumutbaren Wartezeiten gelten auch im freigestellten Schulverkehr.</p>	<p>nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen Schülerinnen und Schüler 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 Abs. c) § 5 Abs. 1 § 5 Abs. 1 überschreitet.</p> <p>c) Ab dem 01.01.2022 gilt anstelle der Wartezeiten gem. § 7 Abs. 1 lit. a):</p> <p>— 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 30 Minuten nach Unterrichtsschluss für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)</p> <p>— 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.</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"> - für Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km, - im Übrigen 3 km <p>überschreitet. Entsprechendes gilt für die Rückfahrt.</p> <p>(2) Die zumutbaren Wartezeiten gelten auch im freigestellten Schul Verkehr Verkehr.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung</p> <p>Redaktionelle Anpassung, § 5 Abs. 1 nun hier</p>
--	--	--

<p>§ 8 Sonstige Kraftfahrzeuge</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>§ 8 Sonstige Kraftfahrzeuge</p> <p>(1) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a) - c) wegen einer Behinderung von Schüler*innen Schülerinnen und Schülern 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 Schülerinnen und Schüler 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>§ 9 Umfang der notwendigen Beförderungskosten</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>§ 9 Umfang der notwendigen Beförderungskosten</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, für ein (rabattiertes) Deutschlandticket,</p> <p>b) für den mit Zustimmung des Kreises für den Linienverkehr geöffneten Schulverkehr die Kosten nach den vertraglich vereinbarten Kostensätzen,</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~~m 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>(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><i>Streichung der Fahrradpauschale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vereinheitlichung der Satzung (Rd-Eck ist der letzte Kreis mit einer Fahrradpauschale), - eine Fahrradpauschale widerspricht mit Bestreben, die Schülerinnen und Schüler den ÖPNV näher zu bringen.
<p>§ 10 Eigenanteil an den Kosten des Schulverkehrs</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>§ 10 Eigenanteil an den Kosten des Schulverkehrs</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 Schülerinnen und Schüler und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn</p>	<p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> - für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €, — für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 24,00 € und — ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 0,00 €. <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"> - für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 168,00 €, - für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 108,00 € und - ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €. <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"> - für das 1. Kind, für das die Kosten der s Schulverkehrs Beförderung nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €, - für das 2. Kind, für das die Kosten der s Schulverkehrs Beförderung nach dieser Satzung übernommen werden: 24,00 € und - ab dem 3. Kind, für das die Kosten der s Schulverkehrs Beförderung nach dieser Satzung übernommen werden: 0,00 €. <p>b) Der Eigenanteil beträgt je Schüler*in Schülerin und Schüler der Jahrgangsstufen eins bis zehn, die nicht die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen (§ 1 Abs. 2 Satz 3 dieser Satzung), je Schuljahr</p> <ul style="list-style-type: none"> — für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 168,00 €, — für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 108,00 € und — ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €. <p>Im Übrigen gilt § 1 Abs. 2 letzter Satz dieser Satzung.</p> <p>(3) Für Schüler*innen Schülerinnen und Schüler, die ein Förderzentrum nach § 45 Absatz 2 Nr. 3 bis 9 SchulG besuchen, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben.</p>	<p><i>Sitzung des Regionalausschusses 13.03.2024 - auf Antrag der Grünen wurde mehrheitlich beschlossen § 10 Abs. 2 b) im Entwurf zu streichen.</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 monatliche 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 monatliche 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 Schüler*innen Schülerinnen und Schüler 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 monatliche 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 Chipkarte bzw. des Berechtigungsnachweises. Ebenfalls ist eine monatliche 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. Auch in den Fällen gemäß Satz 1 ist ein Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig.</p>	<p><i>Redaktionelle Anpassung</i></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>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>(7) (6) Der Eigenanteil wird von dem Schulträgerschaft bzw. dem 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) (7) In Fällen, in denen nach Inkrafttreten dieser Satzung als Folge schulorganisatorischer Maßnahmen der Schulaufsichtsbehörde (Auflösung von Schulstandorten) für Schüler*innen 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><i>Redaktionelle Anpassung</i></p>
<p>§ 11 Erstattungsverfahren</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>§ 11 Erstattungsverfahren</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 Schülerinnen und Schülern im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 6 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen.</p>	
<p>§ 12</p>	<p>§ 12</p>	

<p>Qualitätsanforderungen</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>Qualitätsanforderungen</p> <p>Die von dem r Aufgabenträgerschaft gestellten Qualitätsanforderungen zur m Schulverkehr—Beförderung 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 Schülerinnen und Schüler und Barrierefreiheit. Gesetzestexte, auf die in der Schulverkehrs-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>§ 13 Erhebung und Verarbeitung von Daten</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>§ 13 Erhebung und Verarbeitung von Daten</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 Schülerinnen und Schüler</p> <p>b) Name, Vorname und Anschrift der Eltern</p> <p>c) Geburtsdatum der Schülerinnen und Schüler Schüler*innen</p> <p>d) besuchte Schule und Klassenstufe Jahrgangsstufe</p> <p>e) Zu- und Abgangsdaten von der Schule</p> <p>f) Einstiegshaltestelle und Tarifzone.</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>§ 14 Schlussvorschriften</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>§ 14 Schlussvorschriften</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, der Schüler*innen Schülerinnen und Schüler gegen die den Schulträgerschaft, die den Trägerschaft der s Schul- verkehrs Beförderung oder das Land.</p>	<p><i>Redaktionelle Anpassungen</i></p>
<p>Zweiter Teil Bildungstarif</p> <p>§ 15 Bildungstarif</p> <p>(1) Der Bildungstarif wird Schüler*innen der Klassenstufe 11-13 der allgemeinbildenden Schulen sowie allen</p>	<p>Zweiter Teil Bildungstarif</p> <p>§ 15 Bildungstarif</p> <p>(1) Der Bildungstarif wird Schüler*innen der Klassenstufe 11-13 der allgemeinbildenden Schulen sowie allen</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>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>§ 16 Inkrafttreten</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>Dritter Teil Inkrafttreten</p> <p>§ 16 16-15 Inkrafttreten</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 16.06.2021 mit der zuletzt erfolgten Änderung vom 19.12.2017 einschließlich aller vorherigen Versionen außer Kraft.</p>	<p><i>Redaktionelle Anpassung</i></p>



Satzungsentwurf über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket

VO/2024/089-01	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 23.04.2024
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Loof, Madlin
	Bearbeiter/in: Christine Brinke

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Beratung)	Ö
24.06.2024	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket zu beschließen.

Der Kreistag beschließt die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Übernahme der Kostendifferenz für das landesweit einheitliche Bildungsticket.

Sachverhalt

Zur Einführung des landesweit einheitlichen Bildungstickets für den Kreis Rendsburg-Eckernförde ist es erforderlich, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde durch Satzung die Übernahme der Kosten für die Differenz zwischen dem Anteil der Antragsberechtigten für das Deutschlandticket als Bildungsticket in Höhe von 29 Euro pro Monat und dem regulären Preis für das Deutschlandticket in Höhe von 49 Euro pro Monat regelt. Pro Abonnement des Bildungstickets entsteht eine Differenz in Höhe von 20 Euro monatlich, die der Kreis übernehmen soll.

Sollten sich die Kosten für das Deutschlandticket ab dem 01.01.2025 erhöhen, erhöht sich der Anteil des Kreises gemäß Vereinbarung zwischen dem Land und dem SHLKT nicht. Eventuelle künftige Mehrkosten sind durch die Abonentin oder den Abonnenten zu tragen.

Der Entwurf der Satzung wurde bereits in der Sitzung des Regionalausschusses vom 13.03.2024 zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Entwurf enthält nur geringfügige redaktionelle Änderungen wie aus der Anlage ersichtlich.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbare.

Finanzielle Auswirkungen

Zur Prognose der Anzahl der Abonnements sowie der Kosten für die Betreuung wird auf die VO/2024/090 zur Sitzung vom 13.03.2024 zum TOP Geplantes landesweit einheitliches Bildungsticket – Informationen und Kosten verwiesen.

Anlage/n:

1	2024-04-22_Satzung Übernahme der Differenzkosten Bildungsticket
---	---



Satzung

des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Übernahme der Differenzkosten für das **seg-„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 **seg-„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 **seg-„Bildungstickets“** (rabattiertes Deutschlandticket) sind Schülerinnen und Schüler, die bereits anderweitig einen Anspruch auf Beförderung (z.B. nach der Satzung des Kreises über **die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung**) 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.---~~ www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/login unter **der Rubrik Mobilität**. 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 **und die Antragsberechnung nicht durch I. Nr. 3 ausgeschlossen ist**.

III. Kostenübernahme durch den Kreis

1. Der Kreis trägt die Kostendifferenz i.H.v. 20€ zwischen dem Eigenanteil der **Antragsberechtigten Schülerinnen und Schüler** für das **so**g. „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, **E-Mail Adresse und Telefonnummer** der Schülerin bzw. des Schülers,
2. bei minderjährigen Schülerinnen und Schülern die Namen, Vornamen, ~~und~~ Anschrift, **E-Mail Adresse und Telefonnummer** 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 26.06.2024 in Kraft.

Rendsburg, den _____

Dr. Rolf-Oliver Schwemer
Landrat



Bericht über nicht öffentlich gefasste Beschlüsse

VO/2024/150 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 25.04.2024 Ansprechpartner/in: Loof, Madlin Bearbeiter/in: Madlin Loof

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Sachverhalt

In seiner gemeinsamen Sitzung am 13.03.2024 hat der Regionalentwicklungsausschuss zwei Beschlüsse in nichtöffentlicher Beratung gefasst.

Um den Grundsatz der Öffentlichkeit zu wahren, sind nichtöffentlich gefasste Beschlüsse gemäß § 30 Abs. 3 KrO spätestens in der nächsten öffentlichen Sitzung bekannt zu geben, wenn nicht überwiegende Belange des öffentlichen Wohls oder berechnigte Interessen Einzelner entgegenstehen.

Folgende Beschlüsse wurden durch den Regionalentwicklungsausschuss gefasst:

Top 2.2:

Einführung eines landesweit einheitlichen Bildungstickets: Absichtserklärung zum Online Antragsverfahren OLAV

Beschluss: Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss zu beschließen, die Absichtserklärung über den Beitritt zu dem Online Antragsverfahren OLAV des Kreises Herzogtum Lauenburg zur digitalen Antragsbearbeitung und Ausgabe des landesweit einheitlichen Bildungstickets mit den von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen abzugeben.

Top 2.3

Vertriebspartner Bildungsticket

Beschluss: Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss, die Umsetzung der kreiseigenen Lösung zu beschließen und die Kreisverwaltung zu ermächtigen, einen Vertrag mit Transdev auf Basis der grob beschriebenen Rahmenbedingungen zu schließen.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbare.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die Absichtserklärung über den Beitritt zu OLAV ergeben sich keine Kosten.

Die Kosten für den Vertrieb des Bildungstickets im Rahmen des Vertragsverhältnisses mit TransDev hängen von der Anzahl der Abonnements ab.

Anlage/n:

Keine



Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen

VO/2024/147 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 24.04.2024 Ansprechpartner/in: Madlin Loof Bearbeiter/in: Tom Röhrig

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
22.05.2024	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 24.04.2024
---	----------------------------------

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung

- Stand: 24.04.2024 -

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"> · Darstellung der Betriebskosten · Aufbau der Infrastruktur, u.a. verbunden mit der Forderung, dass eine H₂-Tankstelle im Raum Rendsburg errichtet wird <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"> · Die Bauarbeiten für die Wasserstofftankstelle in Kiel-Wellsee sollen im Sommer 2024 beginnen, die Eröffnung ist für Oktober 2024 geplant. · Für die geplante Wasserstofftankstelle in Rendsburg gibt es noch keine Förderung.
2	13.03.2024	Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, eine Verlängerung des Projektes <i>remo</i> bis zum 31.12.2026 mit der Firma Transdev umzusetzen.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	14.03.2024	Die Vertragsverlängerung wurde unterschrieben.