Öffentliche Bekanntmachung

einer **Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Donnerstag den 09.09.2021 um 17:00 Uhr** im Kulturzentrum Hohes Arsenal, Bürgersaal, Arsenalstraße 2-10, 24768 Rendsburg

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 09.06.2021	
3.	Einwohner*innen-Fragestunde	
4.	Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages	
5.	Sachstand Baumaßnahme Lindaunis Schleibrücke	
6.	Kiel Region - Vorstellung der Geschäftsführerin	
7.	Ergebnispräsentation Wohnraumentwicklungskonzept	**VO/2021/997**
8.	Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und SSW auf Erstellung einer Vorstudie für einen Radschnellweg Husum - Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse	**VO/2021/014**
9.	Wirtschaftsförderung: Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde	**VO/2021/009**
10.	ÖPNV	
10.1.	Landesweiter Nahverkehrsplan 2022-2027	**VO/2021/012**
10.2.	Möglichkeit für Wasserstoffbusse im Kreisgebiet	
10.3.	Bildungsticket	
10.4.	Sachstand Regionalverkehr	
11.	Raumordnungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb der Deponie B 76 Deponieklasse I	**VO/2021/972**
12.	Aufbau eines kommunalen Netzwerks zum nachhaltigen Flächenmanagement	**VO/2021/979**
13.	Europaangelegenheiten: Interreg-Förderung ab 2021 / Interreg VI A	

14.	Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise Bericht 2021	**VO/2021/992**
15.	Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen	**VO/2021/999**
16.	Verschiedenes	

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/997** 19.08.2021 Hetzel, Sebastian Böttger, Marvin

Ergebnispräsentation Wohnraumentwicklungskonzept

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt

2. Sachverhalt:
a) In den vergangenen eineinhalb Jahren hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Rahmen eines mehrstufigen Dialog- und Analyseprozesses gemeinsam mit den kreisangehörigen Ämtern, Städten und Gemeinden sowie mit der Landesverwaltung, der Wohnungswirtschaft und weiteren Wohnungsmarktakteuren ein Konzept zur bedarfsgerechten Wohnraumentwicklung erarbeitet. Das Land Schleswig-Holstein hat die Erarbeitung des Konzepts unter der Voraussetzung eines modellhaften Partizipationsprozesses und einer späteren Übertragbarkeit des methodischen Vorgehens maßgeblich gefördert.
Die zentralen Ergebnisse des Wohnraumentwicklungskonzepts werden in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses durch das Gutachterteam von Institut Raum & Energie und Gertz Gutsche Rümenapp vorgestellt. Die Mitglieder des Regionalentwicklungsausschusses nehmen das Wohnraumentwicklungskonzept zur Kenntnis.

b) Anschließend schlägt die Kreisverwaltung folgende Beratungsfolge vor:
1.) Die Kreisverwaltung unterbreitet dem Regionalentwicklungsausschuss zur Sitzung am 27.10.2021 Vorschläge für die Beratung zum weiteren Vorgehen bezüglich der Handlungsempfehlungen. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt am 27.10.2021 dem Hauptausschuss, dem Kreistag eine Beschlussempfehlung zu den Handlungsempfehlungen des Wohnraumentwicklungskonzepts zu geben.
2.) Der Hauptausschuss empfiehlt in der Sitzung am 04.11.2021 dem Kreistag, die Handlungsempfehlungen des Wohnraumentwicklungskonzepts zu beschließen.
3.) Der Kreistag beschließt die Handlungsempfehlungen des Wohnraumentwicklungskonzepts in der Sitzung am 15.11.2021.

Relevanz für den Klimaschutz:
Ja, bei der wohnbaulichen Entwicklung müssen Anforderungen des Klimaschutzes berücksichtigt werden. Das Konzept zielt auf eine bedarfsgerechte Wohnraumentwicklung im Kreis und enthält auch Empfehlungen zum Klimaschutz als Querschnittsaufgabe.

Finanzielle Auswirkungen:
Ja. Die Höhe der finanziellen Auswirkungen ist davon abhängig, welche Maßnahmen zunächst umgesetzt werden sollen und lässt sich zurzeit noch nicht beziffern.

Anlage/n:
Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde. Endbericht zum 18.08.2021
Anlagenbände zum Wohnraumentwicklungskonzept vom 18.08.2021

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

INSTITUT RAUM & ENERGIE



Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

Endbericht

Wedel/Hamburg, zum 18.08.2021

Das Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird gefördert durch das Land Schleswig-Holstein.

Kreis Rendsburg-Eckernförde

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Fachdienst Regionalentwicklung

Volker Breuer / Marvin Böttger

Kaiserstraße 8 24768 Rendsburg

Auftragnehmer:

Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement
Lülanden 98
22880 Wedel

Tel: (04103) 160 41
Fax: (04103) 2981

fahrenkrug@raum-energie.de
www.raum-energie.de

Gutachterteam:

Katrin Fahrenkrug, M. A.
Gabriel Götze, M. Sc.
Johanna Johncock, M. Sc.
Jürgen Wittekind, Dipl.-Betriebswirt

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

Gutachter:

Martin Albrecht, Dipl.-Ing.

Titelbild:

Nord-Ostsee-Kanal, 2021. Die Veröffentlichung des Luftbildes erfolgt mit freundlicher Genehmigung von Frau Claudia Nobis, Kropp

Zusammenfassung

Das vorliegende Wohnraumentwicklungskonzept enthält eine Fülle von Informationen, die sich in erster Linie an die politisch Verantwortlichen im Kreis und den kreisangehörigen Kommunen richten.

Vielerorts ist der Wohnungsmarkt angespannt. Die Nachfrage nach „passendem“, der individuellen Situation entsprechenden Wohnraum ist hoch. Gemeint sind damit in erster Linie kleinere Wohnungen für ein und zwei Personen und zunehmend solche, die altersgerecht und barrierefrei ausgestaltet und in ein entsprechendes Wohnumfeld eingebettet sind.
Dazu tritt der schon heute hohe Bedarf nach bezahlbarem bzw. preisgünstigem Wohnraum. Eine Entwicklung, die für zusätzliche Anspannung am Wohnungsmarkt sorgt und, mangels eines ausreichenden Angebotes, Grundstückspreise und Neuvertragsmieten weiter ansteigen lässt. Betrachtet man die Einkommensstruktur und -entwicklung der im Kreisgebiet lebenden Menschen, so droht eine zunehmende Entkoppelung von Mieten und Einkommen, die es Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen immer schwieriger macht, sich mit angemessenem Wohnraum zu versorgen. Das zudem der Anteil der Wohnungen mit einer Sozialbindung im Kreis Rendsburg-Eckernförde kontinuierlich zurückgeht (zwischen 2014 und 2019 um 12% = 402 Wohnungen), sorgt für eine zusätzliche Verschärfung der Situation.

Die Erarbeitung des Wohnraumentwicklungskonzeptes wurde durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet. Bedingt durch die Corona-Pandemie mussten alle in diesem Kontext geplanten Veranstaltungen (Fachkonferenz, teilräumliche Workshops, Fach- und Abstimmungsgespräche) auf Online-Formate umgestellt werden. Das ist gut gelungen und mit den gemeinsam erarbeiteten Einschätzungen der Ausgangs- und Rahmenbedingungen (Kap. 1-7 des Wohnraumentwicklungskonzeptes) ist ein Wohnraumentwicklungskonzept entstanden, dass der weiteren Auseinandersetzung über die wohnbauliche Entwicklung in den Kommunen des Kreises eine solide Grundlage bietet.
Den fachlichen Austausch fortzuführen, Erfahrungen auszutauschen, Entwicklungen transparent zu machen und Zugriff auf unterstützende Instrumente zu erhalten, waren die zentralen Anforderungen, die sich aus dem Beteiligungsprozess ableiten ließen.
Entsprechend ausgerichtet sind die Handlungsempfehlungen (Kap.8ff.), ergänzt durch gute Beispiele und Förderhinweise: von der „informellen Abstimmung“ bis hin zur „vertraglich vereinbarten Kooperation zur wohnbaulichen Entwicklung“ sowie zur Stärkung des qualitativen Wohnungsbaus.
Ein besonderes Augenmerk richtet sich auf die (Querschnitts-)Themen „bezahlbarer Wohnraum“ und Klimaschutz. Auch an dieser Stelle wird einmal mehr deutlich, wie sehr der Erfolg der zur Verfügung stehenden (auch Förder-) Instrumentarien davon abhängig ist, dass mögliche Maßnahmen und Initiativen von Information/Transparenz, Abstimmung und Koordination abhängig sind.
Dem Kreis kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale „Mittlerfunktion“ zu. Im Vordergrund stehen auf dieser Ebene Informationsangebote (Dialog- und Austauschforum, Leitlinien, Qualifizierung) und Koordinationsleistungen (Koordinierungsstelle Wohnen). Auch hier kann auf „gute Beispiele“ Dritter aufgebaut werden.
Die auf die teilräumlichen Ebenen (Kap.8.4) ausgerichteten Handlungsempfehlungen sind spezifischer und auf die regionale Situation, konkrete Ausgangsbedingungen (z.B. die Kooperation der dreizehn am Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg beteiligten Kommunen, die wohnbauliche Entwicklung Eckernförde und Umland oder die Bedeutung und den Umgang mit Ferienwohnungen) ausgerichtet.

Die Empfehlungen an die Kommunen orientieren sich an deren funktionaler/infrastrukturellen Ausstattung (Kommunen mit hoher, mittlerer, geringer und keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung). Vorangegangene Handlungsempfehlungen/-schwerpunkte werden in diesem Kapitel noch einmal aufgenommen und auf die Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort bezogen (z.B. mögliche Kooperationsansätze, Nachverdichtungsempfehlungen, Nutzung der sich bietenden Innenentwicklungsmöglichkeiten).

Inhalt

Abbildungsverzeichnis 8

Tabellenverzeichnis 15

1 Einleitung 16

2 Methodisches Vorgehen 17

2.1 Dialogprozess 18

2.2 Teilräume für Analysen und zur Konzepterstellung 22

3 Herausforderungen und Leitziele 27

3.1 Zentrale Herausforderungen 27

3.2 Gutachterlicher Vorschlag für Leitziele der wohnbaulichen Entwicklung 28

4 Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung 30

4.1 Entwicklung 2011 bis 2019 30

4.2 Kleinräumige Bevölkerungsprognose: Vorgehen und Aussagegenauigkeit 32

4.2.1 Hintergrund und Vorgehen 32

4.3 Basisvariante 35

4.3.1 Bevölkerung 35

4.3.2 Haushalte 43

4.4 Optimistischere Bevölkerungsprognosevariante – Anhaltend hohe Außenzuwanderung und Geburtenzahlen 47

4.4.1 Bevölkerung 48

4.4.2 Haushalte 54

5 Zielgruppen der Wohnraumversorgung 59

5.1 Vorbemerkung 59

5.2 Junge Familien 60

5.3 Junge Menschen in Ausbildung bzw. in der Phase des Berufseinstiegs 64

5.4 Alleinerziehende 65

5.5 Senior*innen 66

5.6 Menschen mit Pflegebedarf 66

5.7 Menschen mit Behinderungen 67

5.8 Arbeitslosigkeit und Transferleistungsbezug 67

5.9 Einkommensschwächere Haushalte 68

5.10 Wohngeld und Wohnberechtigungsscheine 70

6 Struktur und Entwicklung des Wohnungsmarktes im Kreis 72

6.1 Entwicklung des Wohnraumangebotes 72

6.1.1 Wohnformen 72

6.1.2 Eigentum/Miete 78
6.1.3 Zweitwohnsitze 78
6.1.4 Geförderter Wohnraum 82
6.2 Immobilienkauf- und Mietpreise 84
6.2.1 Bodenrichtwerte 84
6.2.2 Immobilienkauf- und -mietpreise 87
6.3 Erschwinglichkeitsbetrachtungen 104
6.3.1 Fortschreibung der Richtwerte für die Kosten der Unterkunft 104
6.3.2 Eigene Auswertungen zur Erschwinglichkeit von Wohnraum 107
6.4 Leerstand 118
6.5 Wohnbauliche Entwicklung und Infrastruktur 119
6.6 Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung 120

7 Wohnraumbedarfsprognose 122
7.1 Methodisches Vorgehen/berücksichtigte Aspekte 122
7.2 Grundsätzliche Einordnung der Ergebnisse 129
7.3 Ergebnis für den Kreis 132
7.4 Ergebnisse für den Teilraum 1 135
7.5 Ergebnisse für den Teilraum 2 138
7.6 Ergebnisse für den Teilraum 3 141
7.7 Ergebnisse für den Teilraum 4 143
7.8 Ergebnisse für den Teilraum 5 145
7.9 Aussagen zu Wohnungsgrößenklassen 147
7.10 Aussagen zu Preisbereichen für Wohnraum 157

8 Handlungsempfehlungen 163
8.1 Vorbemerkung 163
8.2 Übergreifende Handlungsempfehlungen 164
8.2.1 Gemeinschaftliche Wahrnehmung der Wohnraumentwicklung: Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit 164
8.2.2 Räumliche Handlungsschwerpunkte der wohnbaulichen Entwicklung 166
8.2.3 Aktive Innen- und Bestandsentwicklung 167
8.2.4 Stärkung des qualitativen Wohnungsbaus durch Nutzung von Steuerungsinstrumenten und Förderprogrammen 170
8.2.5 Querschnittsthema Bezahlbarer Wohnraum 172
8.2.6 Klimaschutz als Querschnittsaufgabe 176
8.3 Handlungsempfehlungen auf Kreisebene: Information, Beratung und Impulse sowie Fort- und Weiterbildung 177
8.4 Handlungsempfehlungen an die Kommunen auf teilräumlicher Ebene 180
8.4.1 Teilraum 1 Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal 180

8.4.2 Teilraum 2 Fördekooperation Kiel und Umland 183
8.4.3 Teilraum 3 Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge, Stadt Eckernförde 186
8.4.4 Teilraum 4 Ämter Nortorfer Land und Bordesholm und amtsfreie Gemeinde Wasbek 188
8.4.5 Teilraum 5: Amt Hohner Harde, Amt Mittelholstein, südliches Amt Jevenstedt 190
8.5 Empfehlungen für Kommunen 193
8.5.1 Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung 193
8.5.2 Gemeinden mit mittlerer Infrastrukturausstattung 195
8.5.3 Gemeinden mit geringer Infrastrukturausstattung 195
8.5.4 Gemeinden mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung 196

9 Unterstützende Instrumente 197
9.1 Checkliste für bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung 197
9.2 Wohnungsmarktprofile der IB.SH 198
9.3 Förderprogramme 198
9.3.1 Soziale Wohnraumförderung 198
9.3.2 Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ 199
9.3.3 Energetische Stadtsanierung 199
9.4 Ortsentwicklungskonzepte 200
9.5 WohnPortal der KielRegion 200
9.6 Schleswig-Holstein-weite neutrale Beratung zur Förderung und Unterstützung besonderer Wohn-Pflegeformen im Alter 201
9.7 Projekt-Check Flächenplanungen vorprüfen 201
9.8 UBA Flächenrechner 202
9.9 „Qualitätvolle Innenentwicklung“ – Eine Arbeitshilfe für Kommunen 202
9.10 Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. 203
9.11 Arbeitshilfen und Berichte: Klimaschutz in der Bauleitplanung 203

10 Gute Beispiele 204
10.1 Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung 204
10.2 Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg 204
10.3 Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung 205
10.4 Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept 205
10.5 AG Bachtal: Generationswechsel in demografisch alternden Ein- und Zweifamilienhausgebieten 206
10.6 Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz in Nordbayern 207
10.7 Interkommunale Allianz Oberes Werntal (Bayern): Kooperative Entwicklung von Entwicklungspotenzialen 208
10.8 Ilm-Kreis (Thüringen): Projekt „KOMET“ – Acht Gemeinden gestalten gemeinsam ihre Region 208

10.9 Region Wetterau (Hessen): Regionales Innenentwicklungskataster 209
10.10 Landkreis Nienburg (Niedersachsen): Kommunaler Innenentwicklungsfonds 209
10.11 Kreis Steinfurt (Nordrhein-Westfalen): Projekt „LebensRäume“ – Beratungs- und Vermittlungsangebot zur Bestandsentwicklung 210
10.12 Kreis Herzogtum Lauenburg: Lupenbetrachtung von alternden Wohngebieten 210
10.13 Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen 211
10.14 Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken 212
10.15 Neues Wohnen und Leben in Hohn Mitte – Neues Quartier im Mittelpunkt der Gemeinde 212
10.16 Borgstedt: Genossenschaftliches Wohnen Mohrhof 213
10.17 Bredenbek: Wohngenossenschaft Dohrn’sche Höfe 213
10.18 Osdorf: Genossenschaftliches Wohnen 214
10.19 Dobbertin: „Dorf im Dorf“ – Altwerden auf dem Land 215
10.20 Wesselburen: Senioren- und Bürgerzentrum e.G. 215
10.21 Barnstorf: Mehrgenerationenhaus mit angeschlossenem Servicebüro 216
10.22 St. Michaelisdonn: Kommunales Förderprogramm „Jung kauft Alt“ 216
10.23 Heiligenstedtenerkamp: Mehrfamilienhaus im Dorf 217
10.24 Eschweiler: Handlungskonzept Wohnen– Preisgebundener Wohnraum im Bestand (Nordrhein-Westfalen) 217
10.25 Regulierungen der Zweitwohnsitze 218
10.26 Wohnraumbörse Augsburg 219
10.27 Wohnberatung „Wohnen im Alter“ Hansestadt Lübeck 219
10.28 Hanerau-Hademarschen: Energetisches Quartierskonzept 220

11 Literaturverzeichnis 221

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Prozessverlauf	18
Abbildung 2	Projektablauf	20
Abbildung 3	Administrative Gliederung des Kreises Rendsburg-Eckernförde	22
Abbildung 4	Wohnungsmarktregionen in Schleswig-Holstein	23
Abbildung 5	Karte der teilräumlichen Abgrenzung	24
Abbildung 6	Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2019	31
Abbildung 7	Entwicklung der Bevölkerungszahl 2011-2019 nach Altersklassen in den einzelnen Teilräumen	32
Abbildung 8	Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	35
Abbildung 9	Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante) (kumulierte Darstellung)	36
Abbildung 10	Teilraum 1: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	37
Abbildung 11	Teilraum 2: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	38
Abbildung 12	Teilraum 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	39
Abbildung 13	Teilraum 4: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	40
Abbildung 14	Teilraum 5: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)	41
Abbildung 15	Entwicklung der Bevölkerungszahl auf Ebene der Städte und Gemeinden 2018-2030 – Basisvariante der Bevölkerungsprognose.	42
Abbildung 16	Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)	43
Abbildung 17	Teilraum 1: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)	44
Abbildung 18	Teilraum 2: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)	45
Abbildung 19	Teilraum 3: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)	45

Abbildung 20 Teilraum 4: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 46

Abbildung 21 Teilraum 5: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 46

Abbildung 22 Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2018-2030 in % 47

Abbildung 23 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1 48

Abbildung 24 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl 2011-2030 – Vergleich der Prognosevarianten 49

Abbildung 25 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) (2018=100%) 50

Abbildung 26 Teilraum 1: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) 51

Abbildung 27 Teilraum 2: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) 51

Abbildung 28 Teilraum 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) 52

Abbildung 29 Teilraum 4: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) 52

Abbildung 30 Teilraum 5: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) 53

Abbildung 31 Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2018-2030 nach Teilräumen – Bevölkerungsprognose Variante 1 53

Abbildung 32 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 54

Abbildung 33 Teilraum 1: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 56

Abbildung 34 Teilraum 2: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 56

Abbildung 35 Teilraum 3: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 57

Abbildung 36 Teilraum 4: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 57

Abbildung 37 Teilraum 5: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 58

Abbildung 38: Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich) 59

Abbildung 39 Haushaltstypen im Kreisgebiet 2019 60

Abbildung 40 Antworten auf die Frage „Für wen braucht es im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor allem neue Wohnungen?“ (Mehrfachnennungen möglich) 61

Abbildung 41 Anzahl und Anteil der Haushalte nach Haushaltstypen und Finanzstatus 62

Abbildung 42 Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen 65

Abbildung 43 Anzahl der Haushalte nach Einkommensklassen (Haushaltsnettoeinkommen) im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2019 69

Abbildung 44 Antworten auf die Frage „Welche Wohnungs- und Gebäudeformen braucht es für diese Zielgruppe(n) in Ihrer Stadt oder Gemeinde vor allem?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen 70

Abbildung 45 Anzahl der Wohnungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Anzahl der Wohnungen im jeweiligen Wohngebäude 73

Abbildung 46 Anzahl der baufertiggestellten Wohnungen nach Gebäudetyp im Kreis Rendsburg-Eckernförde (Säulen) sowie in Schleswig-Holstein (gelbe Linie) 74

Abbildung 47 Teilraum 1 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp 75

Abbildung 48 Teilraum 2 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp 75

Abbildung 49 Teilraum 3 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp 76

Abbildung 50 Teilraum 4 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp 77

Abbildung 51 Teilraum 5 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp 77

Abbildung 52 Anteil der Haushalte nach Eigentumsverhältnis der bewohnten Wohnung 78

Abbildung 53 Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz in den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden (Stand: 31.12.2019) 80

Abbildung 54 Anteil der Zweitwohnsitze an allen Erst- und Zweitwohnsitzen 81

Abbildung 55 Entwicklung der Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz 2019 gegenüber 2016 in % 82

Abbildung 56 Entwicklung der Anzahl der Zweckbindungen nach Teilräumen 2014-2019 83

Abbildung 57 Anzahl der Zweckbindungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde 84

Abbildung 58 Räumlich differenzierte Bodenrichtwerte in EUR/qm im Kreis R endsburg-Eckernförde zum 31.12.2018 86

Abbildung 59 Immobilienkauf- und Mietpreise im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020 gegenüber Jahresdurchschnitt 2017) 89

Abbildung 60 Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 96

Abbildung 61 Entwicklung der Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 96

Abbildung 62 Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Bestand) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 97

Abbildung 63 Entwicklung der Kaufpreise für Einfamilienhäuser in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020 ggü. Jahresdurchschnitt 2017) 98

Abbildung 64 Mietpreise für Einfamilienhäuser (Bestand) in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 99

Abbildung 65 Mietpreise für Wohnungen (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020) 100

Abbildung 66 Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 101

Abbildung 67 Mietpreise für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020) 102

Abbildung 68 Entwicklung der Mietpreise für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 102

Abbildung 69 Bestandsmieten für Wohnungen in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 103

Abbildung 70 Gewichtete angemessene Brutto-Kaltmiete in €/qm (Quelle: Analyse & Konzepte 2021) 105

Abbildung 71 Gewichtete Angemessenheitsrichtwerte (Quelle: Analyse & Konzepte 2021) 105

Abbildung 72 Gewichtete angemessene Brutto-Kaltmiete (BKM) und tatsächliches Angebot (Quelle: Analyse & Konzepte 2021) 106

Abbildung 73 Fortgeschriebene Brutto-Kaltmiete in €
(Quelle: Analyse & Konzepte 2021) 106

Abbildung 74 Anteil der Haushalte nach Einkommensklassen 107

Abbildung 75 Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete von max. 30% des Haushaltsnettoeinkommens an allen Angeboten 110

Abbildung 76 Teilraum 1: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete(BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten 111

Abbildung 77 Teilraum 1: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen 112

Abbildung 78 Teilraum 2: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten 113

Abbildung 79 Teilraum 2: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen 113

Abbildung 80 Teilraum 3: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten 114

Abbildung 81 Teilraum 3: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen 115

Abbildung 82 Teilraum 4: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten 116

Abbildung 83 Teilraum 4: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen 116

Abbildung 84 Teilraum 5: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten 117

Abbildung 85 Teilraum 5: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen 118

Abbildung 86 Stichwortsammlung zu den Folgewirkungen wohnbaulicher Entwicklungen auf Infrastruktur und Versorgungsangebote (je größer ein Wort dargestellt ist, desto häufiger ist eine Nennung erfolgt). 120

Abbildung 87 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 124

Abbildung 88 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Prognosevariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung) 124

Abbildung 89 Wahrscheinlichkeiten Wohngebäudewahl in Abhängigkeit der Haushaltsgröße 126

Abbildung 90 Unterscheidung zwischen Wohnraumbedarf und Wohnraumnachfrage 128

Abbildung 91 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Ergebnisse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde 133

Abbildung 92 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Ergebnisse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde 134

Abbildung 93 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage im Kreis Rendsburg-Eckernförde 135

Abbildung 94 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 1 136

Abbildung 95 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 1 137

Abbildung 96 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 1 138

Abbildung 97 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 2 139

Abbildung 98 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 2 140

Abbildung 99 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 2 140

Abbildung 100 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 3 142

Abbildung 101 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 3 142

Abbildung 102 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 3 143

Abbildung 103 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 4 144

Abbildung 104 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 4 144

Abbildung 105 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 4 145

Abbildung 106 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 5 146

Abbildung 107 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 5 146

Abbildung 108 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 5 147

Abbildung 109 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Wohnraumbedarfsprognose nach Größenklassen (Anteile) 149

Abbildung 110 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 150

Abbildung 111 Teilraum 1: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile) 151

Abbildung 112 Teilraum 1: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 151

Abbildung 113 Teilraum 2: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile) 152

Abbildung 114 Teilraum 2: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 153

Abbildung 115 Teilraum 3: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile) 154

Abbildung 116 Teilraum 3: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 154

Abbildung 117 Teilraum 4: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile) 155

Abbildung 118 Teilraum 4: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 155

Abbildung 119 Teilraum 5: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile) 156

Abbildung 120 Teilraum 5: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl) 156

Abbildung 121 Übersicht der Ebenen von Handlungsempfehlungen 164

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Haushaltstypen nach Altersklasse und Finanzstatus (Quelle: microm) 63

Tabelle 2 Medianpreis für Mietobjekte nach Teilräumen 2019 (Quelle: Sonderauswertung der IB:SH) 91

Tabelle 3 Durchschnittliche Kaufpreise in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich 92

Tabelle 4 Mietpreise in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich (Neubau und Wiedervermietung) 93

Tabelle 5 Bestandsmieten in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich 94

Tabelle 6 Entwicklung der Bevölkerungszahlen (in 1.000, gerundet auf 1.000 Einwohner*innen) im Vergleich 129

Tabelle 7 Entwicklung der Haushaltszahlen (in 1.000, gerundet auf 1.000 Haushalte) im Vergleich 130

Tabelle 8 Jährlicher Neubaubedarf im Vergleich 130

Tabelle 9 Bedarf nach Wohneinheiten pro Jahr im Zeitraum 2020-2024 im Vergleich 131

Tabelle 10 Jährliche Wohnraumnachfrage im Vergleich 132

Tabelle 11 Biographische Entscheidungspunkte und Fragestellung für die Abschätzung 158

Tabelle 12 Klassifizierung der Städte und Gemeinden nach Immobilienpreisniveau und Entwicklungsdynamik (eigene Abschätzung auf Basis von Daten der IB.SH, des Gutachterausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie der Fa. F+B GmbH) 159

Tabelle 13 Immobilienkauf- und Mietpreise: Preisniveau und Entwicklungsdynamik (eigene Abschätzung auf Basis von Daten der IB.SH, des Gutachterausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie der Fa. F+B GmbH) 160

Tabelle 14 Gegenüberstellung der Haushaltsprognose, der Anzahl der Haushalte mit niedrigem Einkommen, des abgeschätzten Wohnraumbedarfes sowie der Struktur und Entwicklungsdynamik der Immobilienpreise für die Ämter, Städte und Gemeinden 162

1 Einleitung

Steigende Mieten und Immobilienpreise sowie eine hohe Nachfrage nach Bauland bzw. Wohnraum sind seit Jahren kennzeichnend für die Entwicklung des Wohnungsmarktes im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Das Wohnraumentwicklungskonzept setzt sich mit den Hintergründen dieser Entwicklung auseinander.

Ausgehend von der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung bis 2030 wird aufgezeigt, vor welchen Herausforderungen der Kreis und die kreisangehörigen Kommunen stehen und welche Handlungsmöglichkeiten sich ihnen bieten, um die Versorgung der Bevölkerung mit bedarfsgerechtem und bezahlbarem Wohnraum sicherzustellen.

Die Kenntnis über diese Rahmenbedingungen ist eine zentrale Voraussetzung dafür, um bedarfsgerechten Wohnungsbau planen und steuern zu können.

Der demografische, wirtschaftsstrukturelle und gesellschaftliche Wandel, gepaart mit dem technischen Fortschritt, beeinflusst die wohnbauliche Entwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde nachhaltig. Um die Attraktivität und Lebensqualität in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu erhalten, kommt der qualitativ, aber auch quantitativ bedarfsgerechten Versorgung mit Wohnraum sowie einer Abstimmung mit der wohnraumbezogenen Daseinsvorsorgeinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Dazu sind insbesondere die sich verändernden Rahmenbedingungen (u. a. Bevölkerungsentwicklung, Entwicklung der Haushaltsstruktur, Veränderung der Altersstruktur) zu berücksichtigen, die erhebliche Auswirkungen auf die Nachfrage und den Bedarf nach Wohnraum haben werden. Von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang nicht nur die absolute Einwohner*innenentwicklung aufgrund des Wanderungssaldos (Zu- und Wegzüge) oder die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Geburten- und Sterbefälle), sondern auch qualitative Veränderungen des Wohnraumbedarfs. Dies macht sich in der dynamisch verändernden Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten insbesondere für Singles und Alleinerziehende sowie nach kleinerem, barrierefreiem, altersgerechtem Wohnraum für die älter werdende Bevölkerung bemerkbar. Im gesamten Kreisgebiet stellt sich zudem die zentrale Frage, wie auch weniger einkommensstarke Bevölkerungsgruppen mit bedarfsgerechtem und bezahlbarem Wohnraum versorgt werden können. Dieser Aspekt der Bezahlbarkeit und Bedarfsgerechtigkeit nimmt bei der Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes eine zentrale Rolle ein.

Die Frage nach der künftigen wohnbaulichen Entwicklung der kreisangehörigen Kommunen wird zusätzlich beeinflusst durch weitere zentrale Herausforderungen. Dazu zählen neben dem Schutz des Klimas auch die Wirkungen der fortschreitenden Flächeninanspruchnahme sowie -versiegelung, also der Verlust an Grün- und landwirtschaftlich nutzbaren Flächen. Weitere Herausforderungen bestehen im Bereich der Infrastrukturen und die langfristig sichtbar werdenden Folgekosten baulicher Entwicklungen. Damit rücken der Wohnungsbestand und die Nutzung der sich bietenden Innenentwicklungsmöglichkeiten sowie insgesamt Flächen, die gute Möglichkeiten bieten, sich auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen, verstärkt in den Mittelpunkt des Interesses.

Das Wohnraumentwicklungskonzept baut auf dieser Ausgangslage auf und hat zum Ziel, ein gemeinsam abgestimmtes Handlungskonzept für Kreis und Kommunen für die zukünftige wohnbauliche Entwicklung darzustellen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Akteursvernetzung und einem interkommunalen Wissenstransfer, sodass der Partizipationsprozess einen zentralen Baustein der Konzepterstellung darstellt. Auf Grundlage des politischen Ziels, im gesamten Kreisgebiet Wohnraum zu schaffen, der nach Preis, Größe, Ausstattung und

Barrierefreiheit die Bedarfe vor Ort deckt, wurden gemeinsam mit den kommunalen Akteur*innen, Ämtern, der Kreisverwaltung und Akteur*innen der Wohnungswirtschaft Handlungsempfehlungen für den Kreis, seine Teilräume und Kommunen erarbeitet.

Ausrichtung und Vorgehen unterstreichen die wohnungsmarktpolitische Bedeutung der Kommune. Sie ist es, die im Rahmen der grundgesetzlich geschützten Selbstverwaltung die Planungshoheit innehat und die bauliche Entwicklung durch Bauleitplanung direkt gestalten und steuern kann.

Das ändert nichts daran, dass die direkten Einflussmöglichkeiten einer einzelnen Kommune auf das Marktgeschehen begrenzt sind und kommunale Handlungsspielräume zudem durch landesplanerische Ziele eingeschränkt werden können. Ebenso ist eine direkte und nachhaltige Einflussnahme auf Baulandpreise und Baukosten nicht möglich.

Um die Bereitstellung von Wohnraum effizient und sozialverträglich zu organisieren bzw. unterstützen zu können, bieten sich aber Maßnahmen und Steuerungsinstrumente (mit den Schwerpunktsetzungen „Information“, „Sensibilisierung“, „Dialog“ und „Kooperation“) an, die das bauleitplanerische Instrumentarium ergänzen. Diese bilden daher einen inhaltlichen Schwerpunkt des Wohnraumentwicklungskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

2 Methodisches Vorgehen

Das Wohnraumentwicklungskonzept entstand in einem mehrstufigen Dialog- und Analyseprozess. Die einzelnen Prozesse und Projektbausteine sind eng miteinander verknüpft: Die Analysen und Prognosen waren Grundlage für die durchgeführten Dialogveranstaltungen, die wiederum Impulse für vertiefende Analysen nach sich zogen.

Bedingt durch die Corona-Pandemie musste der auf Präsenzveranstaltungen ausgerichtete und geplante Dialogprozess in digitale Formate übertragen werden. Somit wurde der gesamte Beteiligungsprozess in digitaler Form durchgeführt und kann so als Modellprojekt für die Erarbeitung anderer (Wohnraum-)Entwicklungskonzepte gesehen werden.

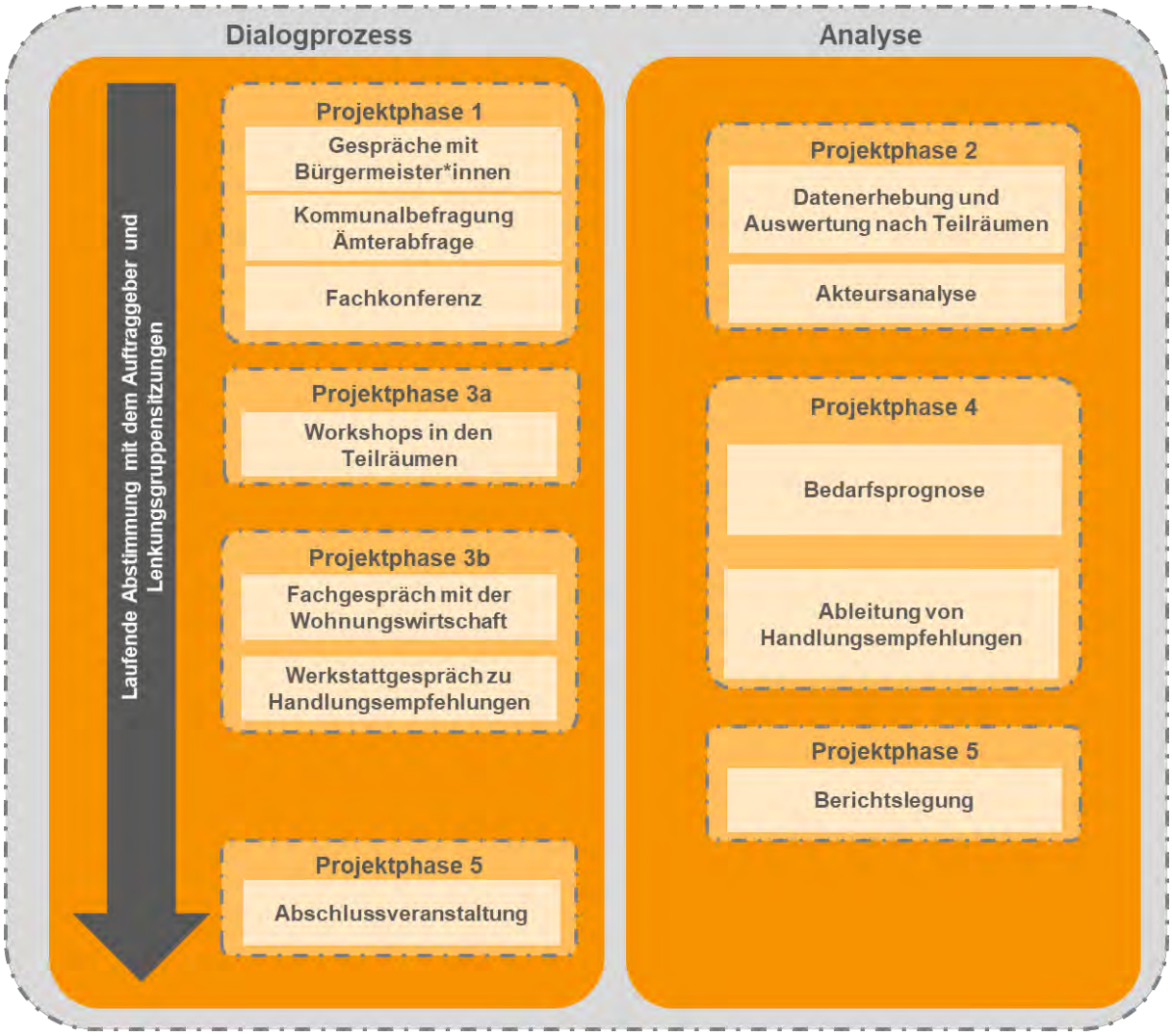


Abbildung 1 Prozessverlauf

2.1 Dialogprozess

Das Wohnraumentwicklungskonzept basiert auf einem breiten Dialogprozess, an dem Vertreter*innen des Kreises, der Ämter, der Städte und Gemeinden, der Landesverwaltung, der Investitionsbank und der Wohnungswirtschaft beteiligt waren. Die verschiedenen Akteur*innen waren über die gesamte Projektlaufzeit durch unterschiedliche Online-Formate eingebunden (vgl. Abbildung 2).

Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Auftaktveranstaltung im April 2020 abgesagt werden. Stattdessen wurden 34 **Telefoninterviews mit Bürgermeister*innen** aus dem Kreisgebiet durchgeführt. Zielsetzung der Gespräche war es, die Gemeinden über die Erstellung des Konzeptes zu informieren, für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung zu sensibilisieren und ein erstes Stimmungsbild einzufangen.

Um zur Erfassung des Marktgeschehens nicht ausschließlich auf amtliche Statistiken und anderweitig zugängliche Datenquellen angewiesen zu sein, wurde u. a. auf Grundlage der Bürgermeister*innengespräche eine **Kommunalbefragung** konzipiert, an der alle 165 kreisangehörigen Kommunen beteiligt wurden und über die Hälfte teilnahm. Die Befragung erfolgte über ein Online-Formular. Der Fokus der Befragung richtete sich auf:

- Zielgruppen der (künftigen) Wohnraumversorgung,
- aktuelle Überlegungen und Planungen zur wohnbaulichen Entwicklung,
- Folgewirkungen wohnbaulicher Entwicklungsstrategien auf Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie
- Leerstand, Nutzung von Wohnraum für Zweit- und Freizeitwohnsitze.

Ergänzend zur Kommunalbefragung der Städte und Gemeinden erfolgte im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse eine **schriftliche Befragung der Ämter**. In dieser Befragung wurden folgende Daten erfasst:

- die Anzahl der Wohnberechtigungsscheine auf Ebene der Städte und Gemeinden sowie
- die Anzahl der Zweitwohnsitze auf Ebene der Städte und Gemeinden für die Jahre 2016-2019.

Im September 2020 fand die **Fachkonferenz Wohnen** statt. Die Fachkonferenz richtete sich an Kommunalpolitik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft und läutete den breiten Dialogprozess ein. Ziel der Veranstaltung war es, die Situation auf dem Wohnungsmarkt darzustellen, erste Zwischenergebnisse vorzustellen und Erwartungen zu diskutieren. Die Fachkonferenz wurde von einem Vortrag von Herrn Dr. Ralph Henger, Institut der deutsche Wirtschaft Köln, mit dem Titel „Boom, Mangel und jetzt Corona – Aktuelle Herausforderungen auf den Wohnungsmärkten“, eingeleitet. Im Anschluss wurden erste Zwischenergebnisse der Wohnungsmarktanalyse vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert.

Zwischen November 2020 und Januar 2021 folgten fünf **teilräumliche Workshops,** die sich in erster Linie an Kommunalpolitker*innen und Mitarbeitende der Amtsverwaltungen richteten. Ziel dieser Veranstaltungen war es, Zwischenergebnisse der Wohnraumbedarfsprognose vorzustellen und bewerten zu lassen, Herausforderungen und Handlungserfordernisse zu identifizieren sowie Handlungsmöglichkeiten und erste Handlungsempfehlungen zu diskutieren.

Flankierend wurde in einem **Fachgespräch mit der Wohnungswirtschaft** im Januar 2021 der Austausch mit Vertreter*innen von Wohnungsbaugenossenschaften, Sparkassen, Hausmakler*innen und Bauträger*innen gesucht. Das Gespräch zielte darauf ab, die Herausforderungen, Handlungsmöglichkeiten und -empfehlungen aus Sicht der Wohnungswirtschaft zu diskutieren und auf Grundlage dessen die Handlungsempfehlungen zu konkretisieren.

Im April 2021 fand ein **Werkstattgespräch zu den Handlungsempfehlungen** statt. Zu der Veranstaltung wurde breit eingeladen und sie richtete sich an Kommunalpolitik, Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Land. Es nahmen ca. 100 Personen teil. Es wurden die Handlungsempfehlungen vorgestellt und mittels interaktiven Votings Prioritäten identifiziert und unter anderem auch diskutiert, wie die Corona-Pandemie den Wohnungsmarkt beeinflussen könnte.

Der gesamte Prozess wurde durch eine laufende **Abstimmung mit der Kreisverwaltung** und der **Lenkungsgruppe** begleitet und gesteuert. Die Lenkungsgruppe setzt sich aus Vertreter*innen der Kreisverwaltung, der Gemeinden und des Landes (Innenministerium und IB.SH) sowie aus Vertreter*innen des Wohnungsbaus (VnW), der Wirtschaftsförderung und dem Gutachterteam zusammen.

Ergebnisse und Materialien aus dem Dialogprozess und die Befragungsergebnisse sind in einem Anlagenband zum Wohnraumentwicklungskonzept zusammengefasst.

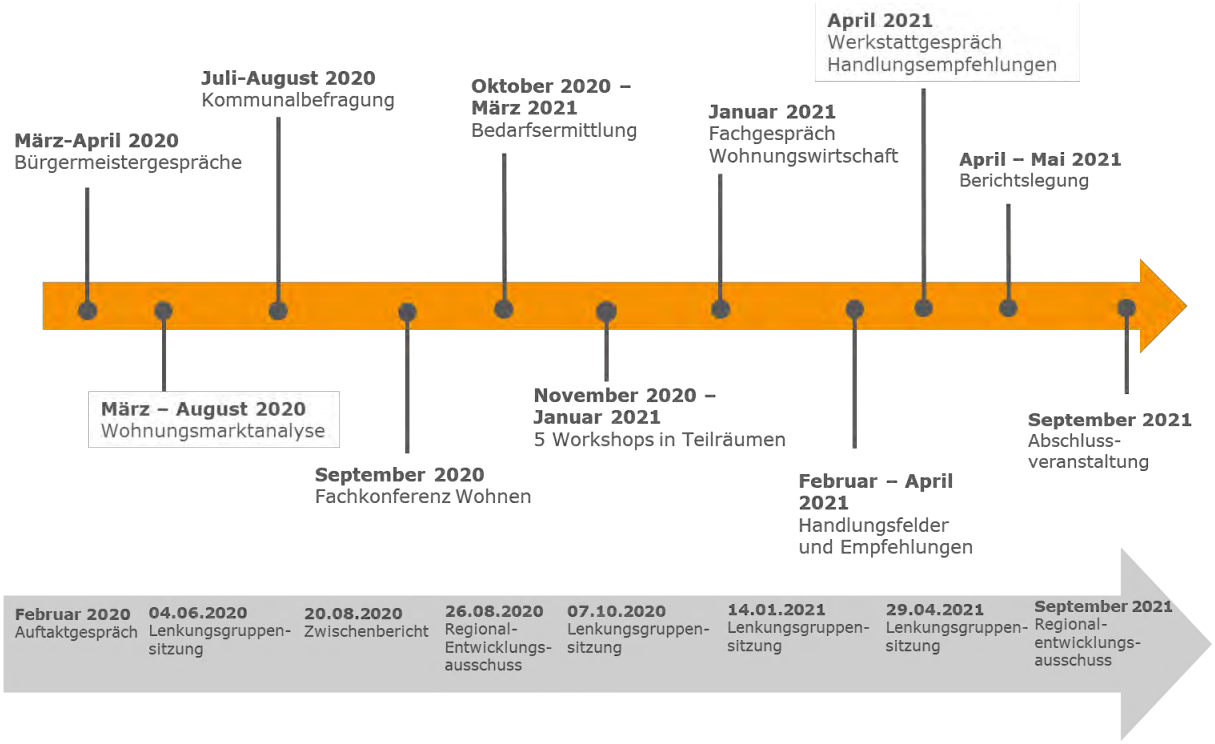


Abbildung 2 Projektablauf

Zentrale Aussagen aus dem Beteiligungsprozess

Der Problemdruck ist unterschiedlich ausgeprägt aber die Herausforderungen/Fragen, vor die sich Städte und Gemeinden gestellt sehen, sind weitgehend identisch.

- Der Bedarf nach Wohnraum ist hoch:
  - Der Bedarf nach kleineren, preisgünstigen Wohnungen und Mietwohnraum steigt im gesamten Kreisgebiet, nicht nur in den zentralen Orten.
  - Die älter werdende Gesellschaft erhöht den Bedarf nach kleinerem, der Lebensphase angepasstem Wohnraum. Dieser Bedarf entsteht in allen Kommunen, gewissermaßen „von Innen“ heraus und vielfach wird erwartet, dass er dort, wo Menschen einen Großteil ihres Lebens verbracht haben, befriedigt wird.
  - Der Umgang mit sich ändernden Bedarfen, insbesondere die Schaffung von kleineren, altengerechten Wohnungen stellt viele Kommunen vor hohe Herausforderungen.
- Die Nachfrage nach Wohnraum ist hoch:
  - Immobilien und Grundstücke werden schnell veräußert und der Markt reguliert sich zum größten Teil selbst.
  - Die Nachfrage nach bezahlbarem, kleinerem Wohnraum steigt im gesamten Kreisgebiet.
  - Es werden vermehrt kleinere Wohnungen unterschiedlicher Nachfragegruppen nachgefragt.
- Barrierearmut oder -freiheit ist kein Thema für ausschließlich ältere Menschen. Der Anspruch entsteht in allen Generationen und betrifft die Wohnung und das Wohnumfeld.
- Wohnungsbau: im Grundsatz ja. Aber welche Folgen hat das für die Gemeinschaft und das Ortsbild? Welche (Folge-)Kosten sind damit verbunden?
- Interkommunale Kooperation bietet Lösungs- und Handlungsmöglichkeiten. Bereits der Austausch über Probleme, Vorhaben und Ziele kann dazu beitragen, Konkurrenzen und Fehlentwicklungen zu vermeiden.
- Unbestritten ist die Nutzung der baulichen Innenentwicklungspotenziale ein probates Mittel, um die fortschreitende Flächenversiegelung einzugrenzen und Ortskerne lebendig zu gestalten. Aber lohnt der Aufwand?
- Es finden sich gerade in den ländlicher geprägten Kommunen keine Investor*innen, die Interesse an Bauvorhaben mit nur wenigen Wohneinheiten haben. Gemeinden, die selbst aktiv werden, gehen nach eigener Einschätzung hohe finanzielle Risiken ein.
- Die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum wird aufgrund steigender Immobilienpreise und Baukosten erheblich erschwert.

Das Beteiligungsverfahren macht deutlich wie hoch die Notwendigkeit ist, in allen Kommunen, unabhängig davon, ob groß oder klein, ob städtisch oder ländlich geprägt, bedarfsgerechten Wohnraum zu schaffen. Nicht zuletzt, um einen Ausgleich zwischen Städten und Umlandgemeinden bzw. zwischen städtischen und eher ländlichen geprägten Kommunen herzustellen.

2.2 Teilräume für Analysen und zur Konzepterstellung

Dem Kreis Rendsburg-Eckernförde gehören 165 Städte und Gemeinden an. Je drei Städte (Rendsburg, Eckernförde und Büdelsdorf) und drei Gemeinden (Kronshagen, Altenholz und Wasbek[1]) sind amtsfrei. 159 Kommunen haben sich zu 14 Ämtern zusammengeschlossen. Der Kreis ist der flächengrößte in Schleswig-Holstein und bietet sowohl siedlungsstrukturell (also hinsichtlich Art und Dichte der Bebauung, Nutzungen, Infrastruktur und zentrale Einrichtungen) und als auch wirtschaftsstrukturell ein sehr heterogenes Bild.

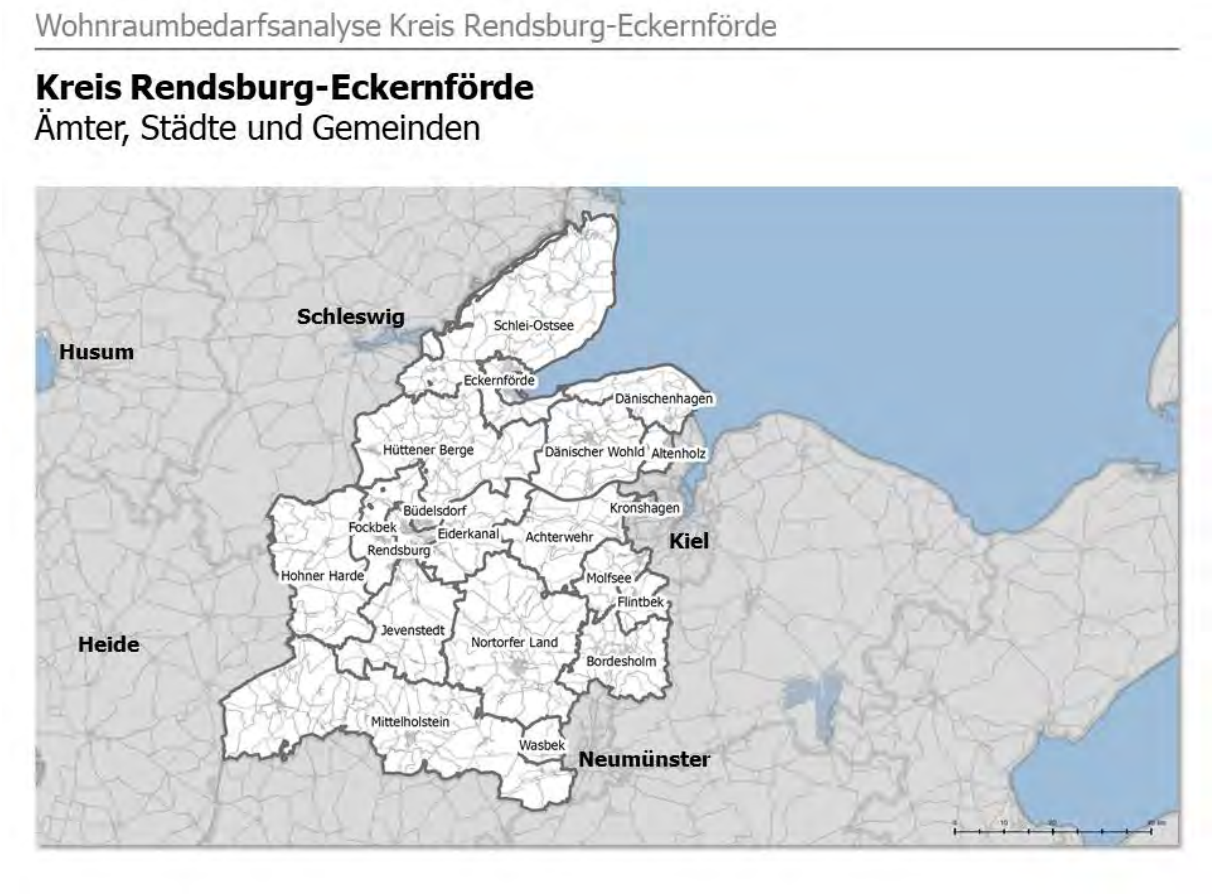


Abbildung 3 Administrative Gliederung des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Das Konzept bildet die Bedarfe und Herausforderungen der wohnbaulichen Entwicklung des Kreises Rendsburg-Eckernförde ab, der, folgt man der Einschätzung der Wohnungsmarktprognose 2030 für Schleswig-Holstein[2], keine einheitliche Wohnungsregion bildet, sondern durch Teilmärkte gekennzeichnet ist, die sich um die Oberzentren Kiel und Neumünster bzw. die Mittelzentren Rendsburg sowie Eckernförde gruppieren (Abbildung 4).

[1] Wasbek ist im Jahr 2008 aus dem Amt Aukrug ausgetreten und bildet seitdem eine Verwaltungsgemeinschaft mit der Stadt Neumünster.

[2] empirica (2017): Wohnungsmarktprognose 2030 für Schleswig-Holstein, S. 36

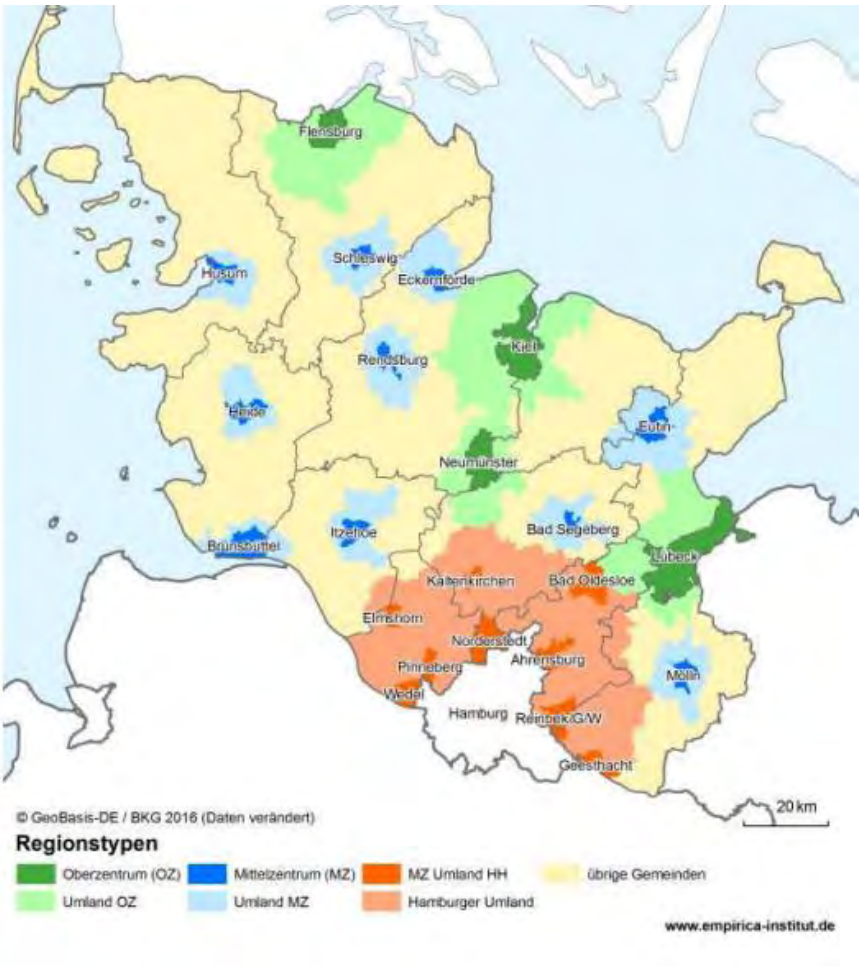


Abbildung 4 Wohnungsmarktregionen in Schleswig-Holstein[3]

Aus analytischen Gründen und zur Strukturierung des Dialogprozesses wird im Rahmen dieses Konzeptes zwischen fünf Teilräumen unterschieden (vgl. Abbildung 5). Damit ist es möglich, Räume/Kommunen mit ähnlichen und auch funktionalen Ausgangsbedingungen und Bedarfslagen zusammenzufassen und spätere Handlungsempfehlungen auf deren Spezifika hin auszurichten. Die Teilräume sind auf Basis administrativer Einteilungen, bestehenden Kooperationen sowie einer ergänzenden Verflechtungsanalyse abgegrenzt worden.

- Teilraum 1: Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal
- Teilraum 2: Ämter Dänischenhagen, Dänischer Wohld, Achterwehr, Molfsee und Flintbek sowie die amtsfreien Gemeinden Kronshagen und Altenholz der Fördekooperation Kiel und Umland
- Teilraum 3: Stadt Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt)
- Teilraum 4: Ämter Bordesholm und Nortorfer Land und amtsfreie Gemeinde Wasbek
- Teilraum 5: Ämter Hohner Harde und Mittelholstein, Gemeinden des Amtes Jevenstedt ohne die Gemeinden des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg.

[3] Quelle: empirica (2017), S. 36

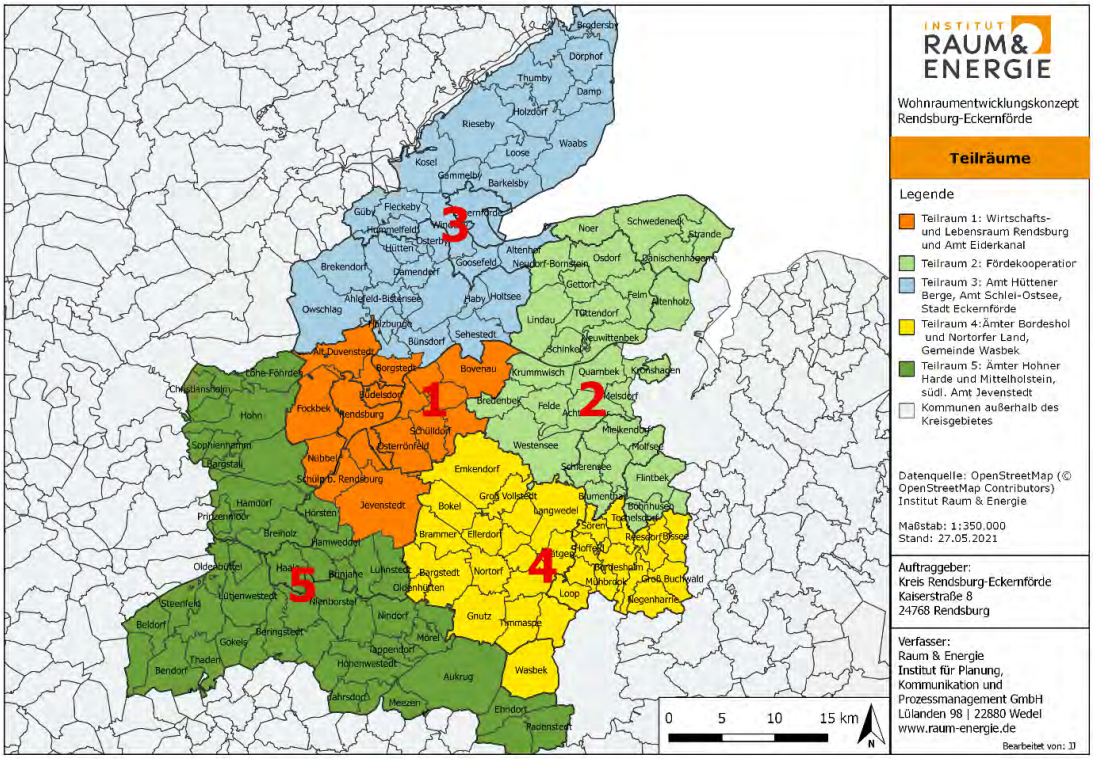


Abbildung 5 Karte der teilräumlichen Abgrenzung[4]

Teilraum 1 – Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

In diesen Teilraum einbezogen sind die Städte Büdelsdorf und Rendsburg, die Ämter Fockbek und Eiderkanal sowie die Gemeinden Jevenstedt, Westerrönfeld und Schülp b. Rendsburg des Amtes Jevenstedt. Ein Großteil der Kommunen kooperiert als „Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ unter dem Dach einer Anstalt öffentlichen Rechts. Ein Kernbereich der Kooperation ist die verbindliche Abstimmung der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung (Gebietsentwicklungsplanung), die die Beteiligten zur Herstellung eines fairen und gerechten Interessenausgleichs verpflichtet. In diesem Teilraum einbezogen werden auch die Kommunen des Amtes Eiderkanal, die nicht Teil des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sind, jedoch Verflechtungsbeziehungen zu diesem aufweisen.

Das Mittelzentrum Rendsburg und Kreisstadt des Kreises Rendsburg-Eckernförde nimmt die zentrale Versorgungsfunktion ein und bildet den wirtschaftlichen Schwerpunkt dieses Teilraums. Zudem übernimmt Büdelsdorf als Stadtrandkern II. Ordnung Aufgaben der Grundversorgung für umliegende Gemeinden. Um Rendsburg liegen Gemeinden im Stadt-Umlandbereich, die keine zentralörtliche Funktionen innehaben, dennoch aber über eine relativ hohe Infrastrukturausstattung verfügen.

In diesem Teilraum leben rd. 74.000 Menschen bei einer Bevölkerungsdichte von 336 Einwohner*innen/ km².

[4] Im Dialogprozess waren die Gemeinden Aukrug, Arpsdorf, Ehndorf und Padenstedt des Amtes Mittelholstein zunächst dem Teilraum 4 zugeordnet. Die Umgruppierung erfolgte auf Anraten des Amtes Mittelholstein.

Teilraum 2 – Fördekooperation Kiel und Umland

Dieser Teilraum umfasst die Ämter Dänischenhagen, Dänischer Wohld, Achterwehr, Molfsee und Flintbek sowie die amtsfreien Gemeinden Kronshagen und Altenholz der Fördekooperation Kiel und Umland. Die 2018 gegründete Fördekooperation Kiel und Umland umfasst die Landeshauptstadt Kiel und 74 weitere Kommunen in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön. Die Beteiligten verbindet eine Kooperationsvereinbarung, die die Themen „wohnbauliche Entwicklung", „Mobilität" und „Schulentwicklung" in den Mittelpunkt stellt.

Dieser Teilraum wird durch starke wirtschaftliche und (sozial-)räumliche Verflechtungen zwischen dem Oberzentrum Kiel und dem Umland geprägt. Die Landeshauptstadt Kiel ist eine der wenigen Städte des Landes, die nach der aktuellen kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 mit einem deutlichen Einwohner*innenzuwachs rechnen kann. Der Kieler Wohnungsmarkt (siehe Kapitel 6.2) ist bereits heute stark angespannt und es stellt sich die Frage, inwieweit die Umlandkommunen sowie die angrenzenden Stadtrandkerne II. Ordnung Altenholz, Kronshagen und Flintbek für Entlastung sorgen können. Die an die Ostseeküste angrenzenden Ämter, so auch das Amt Dänischenhagen, sind stark durch den Tourismus geprägt. Hier sorgt die Nachfrage nach Ferienimmobilien für eine zusätzliche Anspannung des Wohnungsmarktes. Das Unterzentrum Gettorf bildet hingegen den Versorgungsschwerpunkt im nordwestlichen Bereich dieses Teilraums. Zusammenfassend ergibt sich in diesem Teilraum eine eher heterogene Struktur mit starken Verdichtungsansätzen im Bereich des Kieler Umlands und weniger verdichtete Bereiche im Westen und Norden des Teilraums.

In diesem Teilraum leben rd. 76.000 Menschen bei einer Bevölkerungsdichte von 257 Einwohner*innen/ km².

Teilraum 3 – Stadt Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge

Die amtsangehörigen Kommunen orientieren sich überwiegend in Richtung des Mittelzentrums Eckernförde und gehören größtenteils zum Wohnungsteilmarkt Eckernförde (siehe Abbildung 4). Von der Stadt Eckernförde und den angrenzenden Umlandkommunen abgesehen ist der Teilraum 3 eher ländlich geprägt. Neben der Gemeinde Owschlag als ländlicher Zentralort nehmen die Gemeinden Damp, Fleckeby, Groß Wittensee und Rieseby eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion wahr und sind räumliche Schwerpunkte für Wohnungsbau bzw. Gewerbe.

In den touristisch attraktiven Regionen im Amt Schlei-Ostsee ergeben sich zum Teil hohe Nachfrageüberschüsse (siehe Kapitel 7.6) und zusätzliche Konkurrenz durch Zweitwohnsitze (siehe Kapitel 6.1.3). Die dem Amt Hüttener Berge angehörigen Kommunen haben sich 2020 nach intensiver Vorbereitung auf eine verbindliche Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung verständigt. Das Projekt wird landesplanerisch begleitet.

In diesem eher heterogenen Teilraum leben rd. 53.600 Menschen bei einer Bevölkerungsdichte von 99 Einwohner*innen/ km².

Teilraum 4 – Ämter Nortorfer Land und Bordesholm, Gemeinde Wasbek

Der Teilraum 4 ist durch eine heterogene Struktur gekennzeichnet und umfasst die Ämter Nortorfer Land und Bordesholm sowie die amtsfreie Gemeinde Wasbek. Die ländlichen Gemeinden orientieren sich überwiegend in Richtung der Unterzentren Bordesholm und Nortorf als wichtige Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte in diesem Teilraum. Im Süden des Teilraums bestehen Verflechtungen zum Oberzentrum Neumünster. Die amtsfreie Gemeinde Wasbek gehört zum Stadt-Umland-Bereich Neumünster.

In diesem Teilraum leben rd. 39.500 Menschen bei einer Bevölkerungsdichte von 100 Einwohner*innen/ km².

Teilraum 5 – Amt Mittelholstein – Südliches Amt Jevenstedt – Amt Hohner Harde

Dieser Teilraum bildet den südwestlichen Teil des Kreisgebietes ab. Er ist stark ländlich geprägt, äußerst dünn besiedelt mit zahlreichen Klein- und Kleinstgemeinden mit weniger als 500 Einwohner*innen. Es bestehen Verflechtungsbeziehungen zu dem Mittelzentrum Rendsburg sowie zum Unterzentrum Hohenwestedt. Die Gemeinden Arpsdorf, Aukrug, Ehndorf und Padenstedt gehören zum Stadt-Umland-Bereich Neumünster. Zudem bilden die ländlichen Zentralorte Hanerau-Hademarschen und Hohn eigene Verflechtungsbereiche. Der Teilraum 5 ist durch eine eher homogene Struktur mit ländlicher Prägung gekennzeichnet.

In diesem Teilraum leben rd. 34.700 Menschen bei einer Bevölkerungsdichte von 44 Einwohner*innen/ km².

3 Herausforderungen und Leitziele

Die nachfolgenden Herausforderungen und Leitziele der wohnbaulichen Entwicklung sind abgeleitet aus dem Beteiligungs- und Dialogprozess. Detaillierte Handlungsempfehlungen auf übergreifender, teilräumlicher und kommunaler Ebene sowie Empfehlungen für die Kreisverwaltung werden in Kapitel 8 dargestellt.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die nachfolgend skizzierten Problemlagen/Herausforderungen untereinander eng miteinander verknüpft sind und sich in ihrer Wirkung gegenseitig beeinflussen/verstärken.

3.1 Zentrale Herausforderungen

Verfügbarkeit von Bauland /Steigerung der Baurechte:

- als Grundlage/Voraussetzung auch für eine ausreichende Versorgung mit preiswertem Wohnraum. Grundstücksangebote im Einfamilienhaussegment sind vielfach überzeichnet, u. a. aufgrund der aktuellen Situation des Finanzmarktes. Gleiches gilt für das Segment „Mehrfamilienhaus“, allerdings vor allem in Kommunen mit guter infrastruktureller Ausstattung und Anbindung an das regionale/überregionale Verkehrsnetz.

Mehrfamilienhausbau im ländlichen Raum (und in Kommunen mit guter infrastruktureller Ausstattung) zu wenig ausgeprägt:

- Es finden sich kaum Investor*innen für den Bau von Mehrfamilienhäusern im ländlichen Raum (mangelnder Anbieterwettbewerb).
- Gute Beispiele für ein ortsbildangepasstes Bauen von Mehrfamilienhäusern in kleineren Kommunen sind selten.

Hohe und steigende Baukosten:

- Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum wird erschwert. Ziel sollte es sein, die Wettbewerbsintensität zu erhöhen, um die Produktions- bzw. Herstellungskosten zu senken und damit die Ausrichtung auf mittel- und niedrigpreisige Segmente zu erleichtern.

Steigende Mietpreise

- Seit 2017 sind die Mietpreise für Neubauwohnungen im Kreis um 8% gestiegen, der Mietpreis für Bestandswohnungen ist um 3,5% gestiegen. Insbesondere in den dynamischen Bereichen um Kiel und Eckernförde sind hohe Zuwächse zu verzeichnen und erschweren den Zugang zu angemessenem Wohnraum.

Nachfrage und Bedarfe passen nicht zueinander:

- Die hohe Nachfrage nach Einfamilienhäusern, ganz besonders in kleineren Kommunen, lässt sich nicht durch die demografische Entwicklung begründen, entspricht also nicht dem demografisch bedingten Bedarf.

Bedarfe und Qualitäten werden zu wenig berücksichtigt:

- Es gibt zu wenig Angebote von kleineren Wohneinheiten, auch als Reaktion auf die demografischen, insbesondere altersstrukturellen Veränderungen.

Rechtliche Hürden:

- Langwierige Planungsprozesse und Anforderungen, die über die geltenden Standards hinausgehen (z. B. Energieeinsparung über EnEV-Standard), sorgen für zusätzliche Hürden.

Interkommunale Kooperation (in jeder Ausprägung) ist kein etabliertes Instrument:

- Bereits der „Blick über den Tellerrand" fällt schwer. Häufig mangelt es an Transparenz und die Bereitschaft zur (interkommunalen) Zusammenarbeit ist wenig ausgeprägt, wodurch eine interkommunale Abstimmung über Potenziale, Angebote und Bedarfe erschwert wird.

Konzeptionelle Grundlagen zur wohnbaulichen Entwicklung auf kommunaler Ebene sind nicht die Regel:

- Gemeint sind (politische) Zielformulierungen zur wohnbaulichen Entwicklung, unabhängig von der Größe oder Funktion der Kommune. Einerseits zur Selbstüberprüfung, andererseits zur Herstellung von Transparenz und damit als Grundlage für eine kooperative Entwicklung.
- In diesen Kontext gehört auch eine integrative Betrachtung der infrastrukturellen Folgen wohnbaulicher Entwicklung und ggf. eine Klärung der Frage, wie diese Folgen gerecht (interkommunal) zu verteilen sind.

3.2 Gutachterlicher Vorschlag für Leitziele der wohnbaulichen Entwicklung

Ziel 1 Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum

Bedarfsgerecht meint bezahlbar, den Ansprüchen unterschiedlicher Zielgruppen genügend, flexibel und inklusiv.

Ziel 2 Schaffung von preisgünstigem und bezahlbarem Wohnraum für alle Nachfragegruppen

Gefordert ist ein möglichst breit aufgestelltes Angebot unterschiedlichster Wohnformen, auch und insbesondere für Haushalte mit geringerem Einkommen. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Schaffung bzw. der Erhalt/die Verlängerung von Mietpreis- und Belegungsbindungen resp. der Belegrechtserwerb im nicht gebundenen/freifinanzierten Wohnungsbestand.

Ziel 3 Vorrang der baulichen Innenentwicklung und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch ressourcenschonende Neuflächeninanspruchnahme

Der Vorrang der Innenentwicklung folgt dem Gebot einer klima- und ressourcenschonenden Entwicklung. Die ressourcenschonende Flächeninanspruchnahme favorisiert verdichtete (aber ortsbildangepasste) Bauformen und eine reduzierte Flächeninanspruchnahme je Kopf/Haushalt.

Ziel 4 Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Die Qualifizierung des Wohnungsbestandes stellt einerseits dessen Anpassung an die Bedarfe einer alternden Gesellschaft in den Mittelpunkt. Dazu gehört auch die Anpassung des Wohnumfeldes, die allen Bevölkerungsgruppen zugutekommt. Anderseits gehören zur Qualifizierung auch die energetische Sanierung des Bestandes.

Ziel 5 Vermeidung sozialstruktureller Ungleichheiten

Der Anspruch, sozialstrukturelle Ungleichheiten zu vermeiden, stellt sich auf allen Betrachtungsebenen des Wohnungsmarktes: dem Quartier/Viertel, der Kommune, der (Teil-)Region und dem Kreis. Im Vordergrund steht eine soziale und funktionale Mischung, die auch in der interkommunalen Abstimmung von großer Bedeutung ist. Das heißt, einer funktionalen Spezialisierung nach Möglichkeit entgegenzuwirken, die die Bereitstellung verdichteten Wohnraums und kleiner Wohnungen den städtischen Akteuren überlässt und den Bau von Einfamilienhäusern/Doppelhäusern als Aufgabe kleinerer Gemeinden betrachtet.

Ziel 6 Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit

Wohnbauliche Entwicklung ist eine gemeinschaftliche Aufgabe. Interkommunale Abstimmung gewährleistet, dass diese Aufgabe bedarfsgerecht und den Leitzielen entsprechend wahrgenommen werden kann. Die interkommunale Zusammenarbeit bietet zugleich den Rahmen für die (notwendige) Einbindung der weiteren Wohnungsmarktakteure (Wohnungswirtschaft und wohnungsmarktrelevante Einrichtungen).

4 Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung

Die Entwicklung der Bevölkerungs- und Haushaltszahl stellt eine wesentliche Einflussgröße auf den Wohnraumbedarf (und auch die Nachfrage nach Wohnraum) dar. Umgekehrt determiniert das Wohnraumangebot grundsätzlich auch die regionale Bevölkerungsentwicklung.

Dieser Zusammenhang gilt allerdings nur im begrenzten und zudem regional unterschiedlichem Maße: Auch wenn – vor dem Hintergrund eines aufgrund gesellschaftlicher Veränderungsprozesse, anhaltend niedriger Zinsen für Immobilienkredite und ggf. durch die Corona-Pandemie zusätzlich verstärkten Attraktivitätsgewinns ländlicher Räume – der Eindruck entsteht, die Nachfrage sei so hoch, dass jedes auf den Markt kommende Grundstück bzw. jede Wohnung gleich mehrfach (und zudem zu überraschend hohen Preisen) veräußert werden könne, lässt sich die lokale Bevölkerungsentwicklung nicht überall vollständig durch die Bereitstellung von Wohnraum steuern.

Zudem ist in dieser Frage eine Bewertung aus regionaler Perspektive ratsam: So bedeuten Zuzüge in die eigene Gemeinde immer auch Fortzüge aus einer anderen Gemeinde – mit den entsprechenden Folgewirkungen wie z. B. mittel- oder langfristige Wertverluste infolge eines regionalen Überangebotes an Wohnraum.

4.1 Entwicklung 2011 bis 2019

Zum Ende des Jahres 2019 lebten im Kreis Rendsburg-Eckernförde knapp 274.100 Menschen. Im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutet dies einen Anstieg der Bevölkerungszahl um rund 5.250 Personen (+2 %).

Rückläufig war in diesem Zeitraum vor allem die Anzahl der 30- bis unter 50-Jährigen (~- 12.400; -16,5 %) sowie der 6- bis unter 18-Jährigen (~-3.800; -11 %). Demgegenüber ist vor allem die Anzahl der 50- bis unter 65-Jährigen (~+12.000; +21,3 %) sowie der 80-Jährigen und Älteren (~+6.060; +45,5 %) deutlich angestiegen (vgl. Abbildung 6).

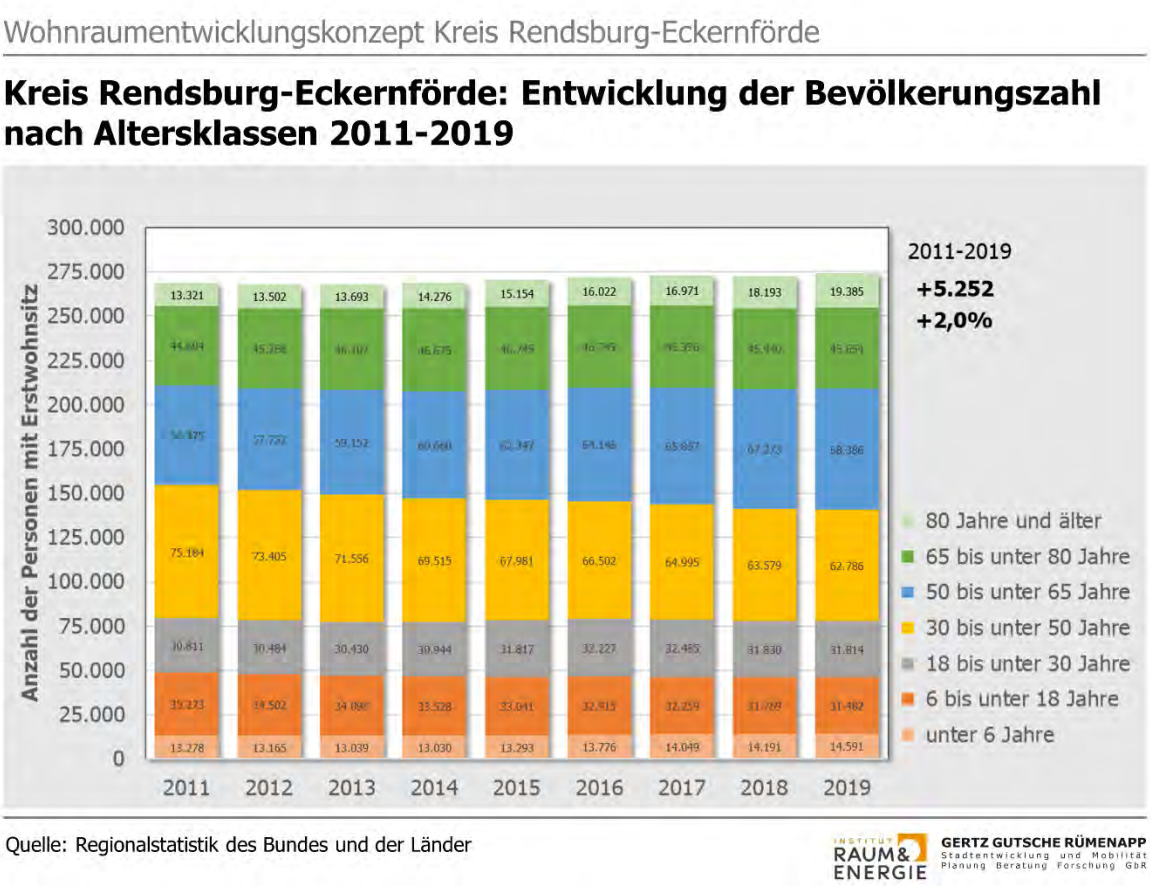


Abbildung 6 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2019*

Die Entwicklung ist jedoch innerhalb der Teilräume des Kreises sehr unterschiedlich verlaufen.

- Im Teilraum 1 – Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal – ist die Bevölkerungszahl im Zeitraum von 2011 bis 2019 um gut 2.600 Personen (+3,7 %) angestiegen.
- Ebenfalls konnten die Gemeinden des Teilraums 2 – Fördekooperation Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Hier ist die Bevölkerungszahl um mehr als 1.800 Personen angewachsen (+2,5 %).
- Für den Teilraum 3 – Eckernförde sowie Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) – lässt sich mit +395 Personen (+0,7 %) ebenfalls ein Bevölkerungswachstum ablesen.
- Mit +665 Personen (+1,9 %) hat auch der Teilraum 4 - Ämter Nortorfer Land und Bordesholm, Gemeinde Wasbek – im Betrachtungszeitraum 2011-2019 moderate Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen.
- Einzig in der Summe über alle Gemeinden des Teilraums 5 – Amt Hohner Harde, Amt Mittelholstein, Gemeinden des Amtes Jevenstedt außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg – waren die Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren mit -270 Personen (-0,8 %) leicht rückläufig.

Die für den Kreis beschriebenen altersstrukturellen Veränderungen – Rückgänge insbesondere in den Altersgruppen der 30- bis unter 50-Jährigen sowie der 6- bis unter 18-Jährigen bei gleichzeitigem Anstieg der Anzahl der 50- bis unter 65-Jährigen sowie insbesondere der 80-Jährigen und Älteren - zeigen sich auch auf Ebene der Teilräume deutlich (vgl. Abbildung 7).

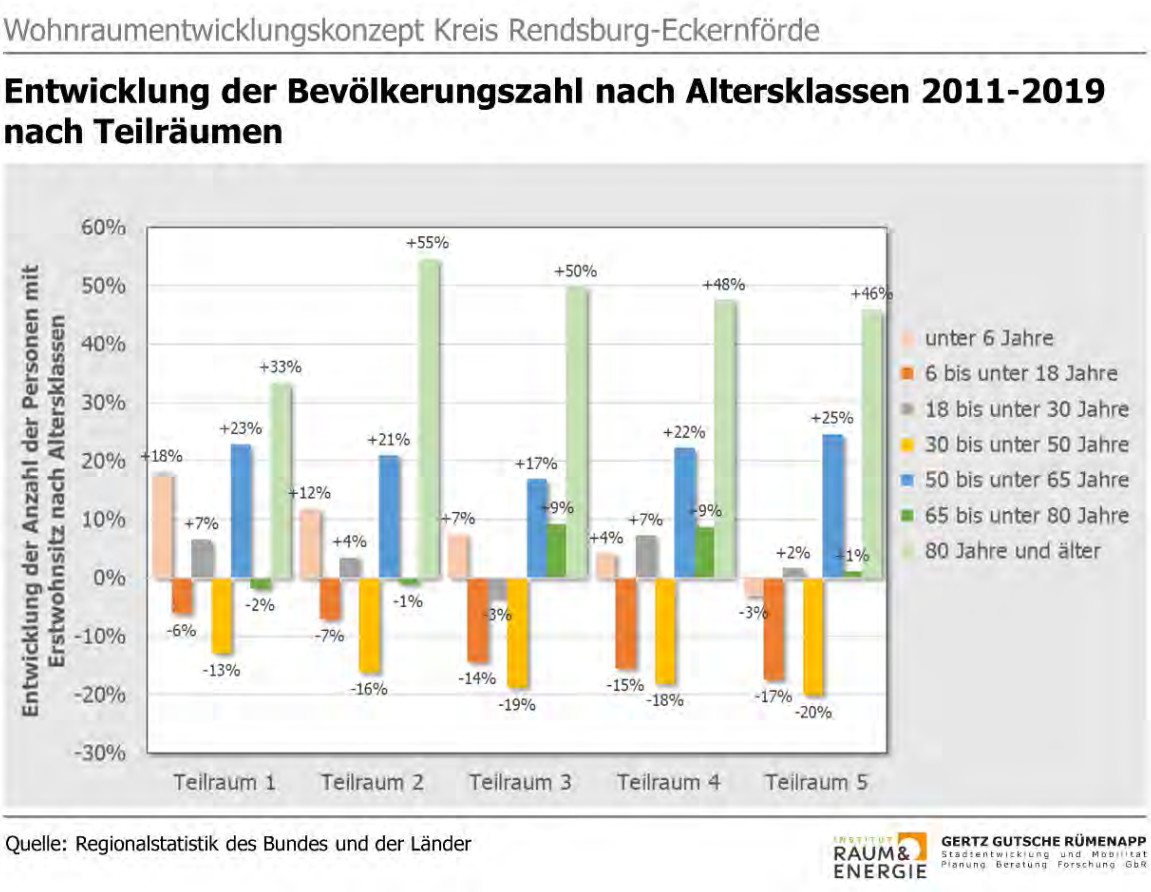


Abbildung 7 *Entwicklung der Bevölkerungszahl 2011-2019 nach Altersklassen in den einzelnen Teilräumen*

4.2 Kleinräumige Bevölkerungsprognose: Vorgehen und Aussagegenauigkeit

4.2.1 Hintergrund und Vorgehen

Im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde hat das Büro GGR im Jahr 2017 eine kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose erarbeitet. Diese berücksichtigt alle relevanten Teilprozesse der Bevölkerungsentwicklung, also

- Alterung der Bestandsbevölkerung,
- Geburten,
- Sterbefälle sowie
- Zu- und Fortzüge.

Zudem berücksichtigt diese Prognose grundsätzlich die Randsummen der Prognose des Statistischen Landesamtes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Die kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose ist dabei grundsätzlich als eine erweiterte Trendfortschreibung zu interpretieren. Insbesondere bei kleinen Gemeinden sind die Ergebnisse als Tendenzaussage zur Richtung und Intensität der Entwicklungen zu verstehen, die einer weitergehenden und vertiefenden planerischen Bewertung bedürfen. Eine weitgehende Belastbarkeit und „Treffsicherheit" der Prognoseergebnisse zeigt sich regelmäßig erst ab einer Größe der betrachteten Raumeinheit von etwa 5.000 Einwohner*innen. Bei kleineren Gemeinden ist die Prognoseunsicherheit – insbesondere, wenn zu einer räumlich starken Differenzierung auch noch eine tiefe „sachliche" Untergliederung nach Altersklassen tritt – nicht unerheblich, so dass die Ergebnisse für Einzelgemeinden aufgrund der Durchschlagskraft von Einzelentscheidungen auf das Prognoseergebnis zwingend politisch-planerisch entsprechend eingeordnet und bewertet werden müssen. Dazu sei an dieser Stelle nochmal auf den Bericht zur kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde verwiesen.[5]

Die im Jahr 2017 vorgelegten Ergebnisse mit dem Prognosebasisjahr 2014 sind für die Erarbeitung des Wohnraumentwicklungskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht mehr ausreichend aktuell. Daher erfolgte zu Projektbeginn insofern eine Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose als nunmehr Realdaten zur Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2018 berücksichtigt werden. Das Basisjahr der Prognose bildet also das Jahr 2018. Im Zuge der Aktualisierung wurden die Annahmen zu den Zuzügen aus der Landeshauptstadt Kiel angepasst: Die aktualisierte Bevölkerungsprognose geht gegenüber der „alten" Prognose von einer höheren Anzahl von Zuzügen ins Kreisgebiet aus. Die soeben beschriebene Aktualisierung der „alten Kreisprognose" wird – wie in der Ausschreibung vorgesehen – als **Basisprognose (Variante 0)** für alle weiteren Abschätzungen berücksichtigt. Es handelt sich um eine Prognose der Personen mit Erstwohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Zweit- und Freizeitwohnsitze sind an dieser Stelle rechnerisch nicht berücksichtigt.

Gleichwohl wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses sowie der weitergehenden Datenauswertungen deutlich, dass die für diese Basisprognose getroffenen Annahmen die Entwicklung in den vergangenen Jahren sowie möglicherweise auch Entwicklungsoptionen für die kommenden Jahre nicht ausreichend treffsicher berücksichtigen. Daher wurde in Abstimmung mit dem Kreis sowie Vertreter*innen aus dem kreisangehörigen Raum vereinbart, eine zusätzliche Variante für die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose zu berechnen, die absehbar eintretende Veränderungen aus der Vergangenheit besser berücksichtigt und zudem weitere Überlegungen für die künftige Entwicklung in die zukunftsgerichteten Abschätzungen integriert.

Konkret berücksichtigt diese zusätzlich Variante 1 im Vergleich zur Basisvariante 0

- zusätzliche Außenwanderungsgewinne
    - zum einen durch Integration von Annahmen zu Zuzügen infolge des Entstehens von weiteren Arbeitsplätzen (z.B. Marinestandort Eckernförde, Rendsburg Port Süd) und

[5] Vgl.: Gertz Gutsche Rümenapp (2017): Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Schlussbericht.

- zum anderen durch Anpassung der Annahmen zum Außenzuzug auf Basis der Realentwicklungen aus der jüngeren Vergangenheit sowie

- durch Anpassungen der Annahmen zur Anzahl der Geburten an die Entwicklungen der vergangenen Jahre.

Somit entsteht ein Korridor der vorstellbaren Entwicklungen zwischen der Basisvariante sowie der zusätzlichen Variante, die die o.g. Annahmen explizit berücksichtigt.

Diese Prognosevariante wird im Rahmen dieses Projektes als **optimistischere Bevölkerungsprognosevariante (Variante 1)** bezeichnet. Dieser Titel bezieht sich auf die gegenüber der Basisvariante optimistischeren Annahmen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Annahmen in Teilen des kreisangehörigen Raums vor dem Hintergrund der jüngsten Entwicklungen mit einem erheblichen Druck auf die Nachfrage nach Wohnimmobilien eher als zurückhaltend (und wenig optimistisch) empfunden werden.

Im Sinne einer weitreichenden Akzeptanz der vorgelegten Ergebnisse empfehlen wir dem Kreis schon an dieser Stelle, die Daten der aktualisierten regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamts für den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu nutzen, sobald diese vorliegen, um die hier vorgelegten Prognoseergebnisse (zu Bevölkerung, Haushalten und Wohnraumbedarfen) einzuordnen oder bei spürbaren Abweichungen zu aktualisieren. Dadurch lässt sich ein stimmigeres und aktuelleres Gesamtbild erwarten als dies mit einer Anpassung einzelner Parameter einer vorliegenden, schon etwas älteren Prognose an aktuellere Entwicklungen möglich ist.

Dennoch waren die Prognoseergebnisse für den Diskussions- und Beteiligungsprozess gut geeignet, um wesentliche Veränderungen und deren Implikationen für den Wohnraumbedarf (z.B. Anwachsen der Anzahl kleinerer und älterer Haushalte) zu diskutieren und entsprechende Schlussfolgerungen abzuleiten.

Erlaubt sei zudem an dieser Stelle der Hinweis, dass die Varianten der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose nicht beschreiben, wie die Entwicklung verlaufen *wird*, sondern wie sie unter den getroffenen Annahmen verlaufen *könnte*. Dennoch sind deren im Folgenden kurz zusammengefassten Ergebnisse für die quantitativen Abschätzungen sowie den Diskussionsprozess von großer Wichtigkeit gewesen.

Letztlich stellt ein Wohnraumentwicklungskonzept ein wichtiges Steuerungsinstrument dar, das es den Kommunen ermöglichen soll, Entwicklungen in der intendierten Form zu lenken und so eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung der Bevölkerung und lebendige Orte zu ermöglichen (und gleichzeitig – ggf. auch erst langfristig entstehende – negative Folgewirkungen für Dorfleben, Infrastrukturauslastung und Wohnraumversorgung zu verhindern).

4.3 Basisvariante

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose in der **Variante 0 – Basisvariante** dargestellt.

4.3.1 Bevölkerung

Ergebnisse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Nach den Ergebnissen der kleinräumigen Prognose in der Basisvariante wird die Anzahl der Personen im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2018 um rund 11.000 Personen zurückgehen. Dies entspricht einem Rückgang um 4 % (siehe Abbildung 8).

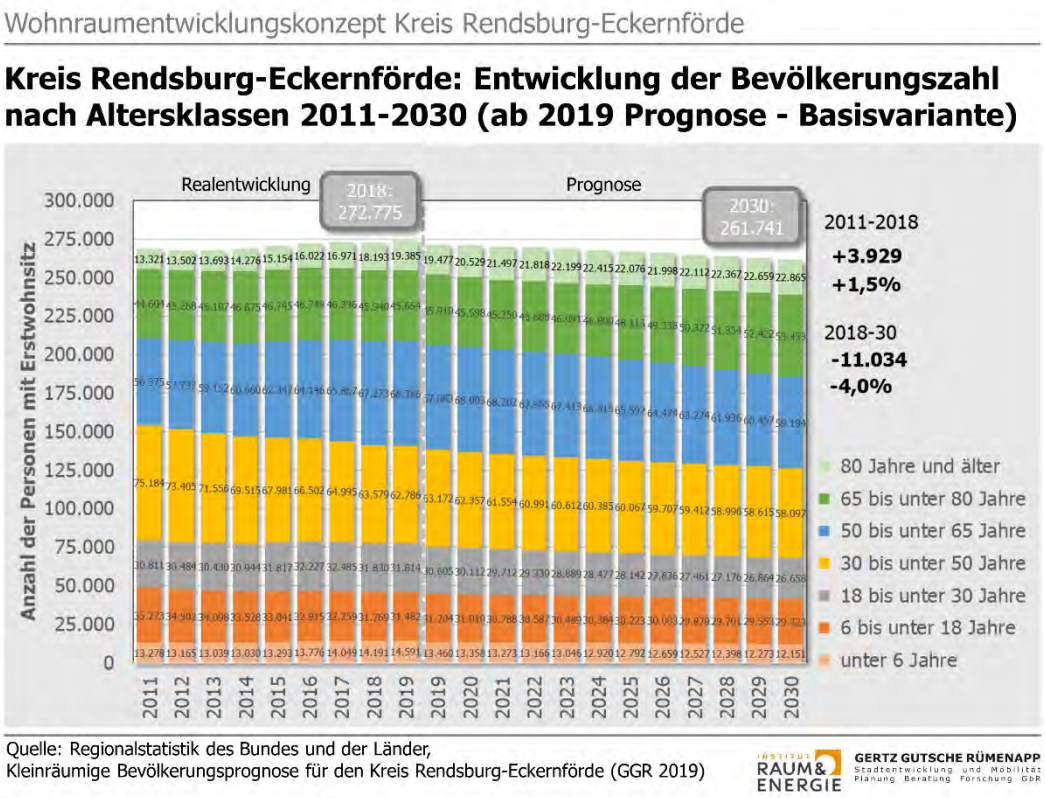


Abbildung 8 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*[6]

Im Zuge dieser Entwicklung wird sich die Altersstruktur der Bevölkerung weiter verändern: Relativ gesehen könnten die Altersklassen der 18- bis unter 30-Jährigen (-16 %), der Kinder unter 6 Jahren (-14 %) sowie der 50- bis unter 65-Jährigen (-12 %) sinken. Ansteigen könnten demgegenüber die Bevölkerungszahlen in den Altersklassen 80 Jahre und älter (+26 %) sowie 65 bis unter 80 Jahre (+16 %) (vgl. Abbildung 9).

[6] Anmerkung: Auf ausdrücklichen Wunsch des Kreises Rendsburg-Eckernförde enthält die Darstellung – genau wie alle im Folgenden präsentierten vergleichbaren Diagramme zwei Säulen für das Jahr 2019: Zum einen Realwerte für das Jahr (links der gestrichelten Linie im Bereich „Realentwicklung“) sowie zum anderen den jeweiligen Prognosewert für dieses Jahr. Das Basisjahr aller im Rahmen dieses Berichts dokumentierten Prognosen bildet gleichwohl das Jahr 2018.

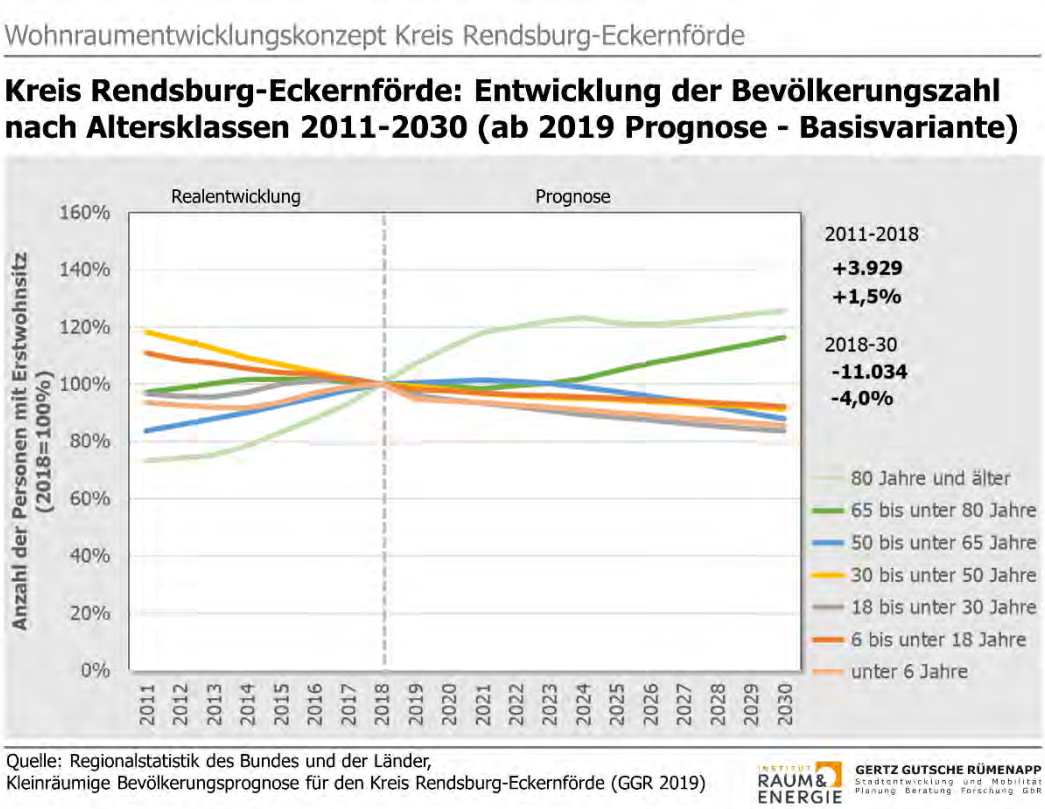


Abbildung 9 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante) (kumulierte Darstellung)*

Ursächlich für die dargestellten Entwicklungen ist insbesondere der negative natürliche Bevölkerungssaldo: Aufgrund der bestehenden Altersstruktur im Kreisgebiet ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten auch zukünftig dauerhaft und in ansteigendem Maße übersteigt. Die angenommenen Wanderungsgewinne, die sich daraus ergeben, dass absehbar auch weiterhin mehr Menschen in den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu- als aus diesem herausziehen, reichen – zumindest in der Basisvariante der Bevölkerungsprognose – nicht aus, um den negativen natürlichen Bevölkerungssaldo zu kompensieren.

Ergebnisse auf Ebene der Teilräume

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse für die fünf im Rahmen des Projektes abgegrenzten Teilräume. Ergebnisse der Basisvariante sind die Folgenden:

Die Bevölkerungszahl in den Städten und Gemeinden des Teilraums 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal) könnte bis zum Jahr 2030 gegenüber 2018 als Basisjahr der Prognose um rund 3.500 Personen zurückgehen (-4,7 %). Rückläufig könnte in diesem Teilraum vor allem die Bevölkerungszahl der unter 6-Jährigen (-18 %) sowie der 18- bis unter 30-Jährigen sein (-15 %). Ansteigen könnte vor allem die Anzahl der Personen der 65- bis unter 80-Jährigen (+21 %) (vgl. Abbildung 10).

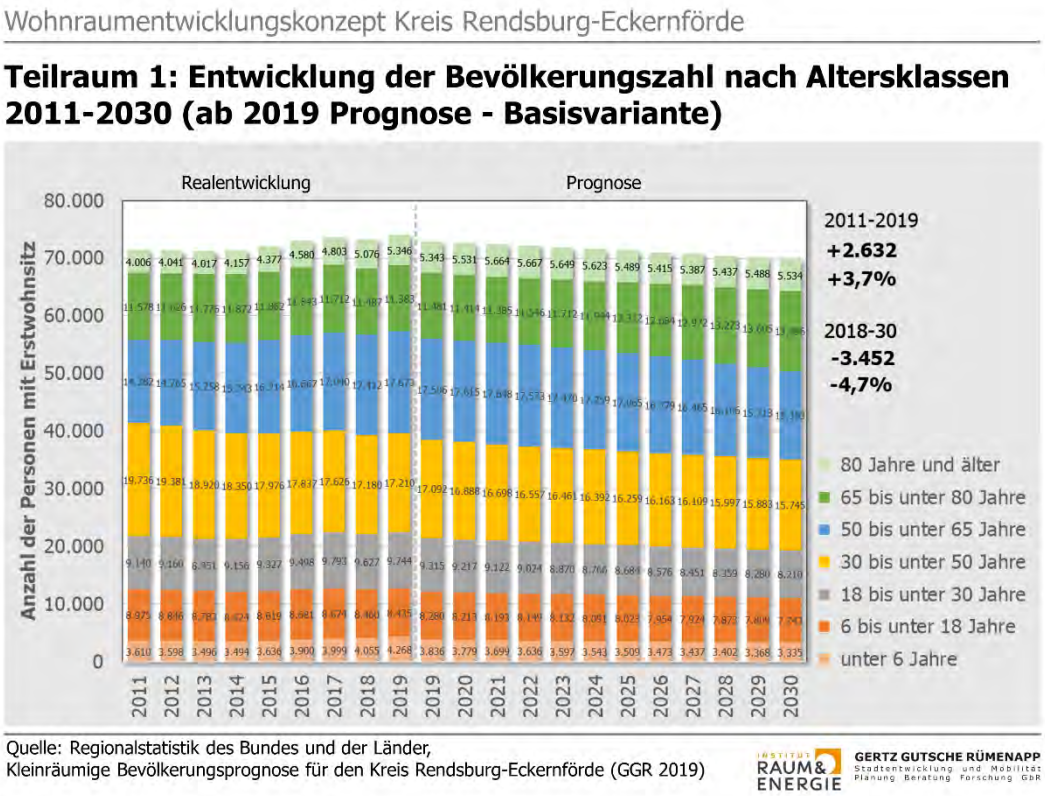


Abbildung 10 *Teilraum 1: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*

Für die Gemeinden des Teilraums 2 (Fördekooperation) wurde für die Basisprognose eine weitgehend konstante Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 vorausberechnet (~-350 Personen, -0,5 %). Während die Anzahl der Personen in allen anderen Altersklassen rückläufig sein könnte, lässt sich ein Anstieg der Personen in den Altersklassen der 65- bis unter 80-Jährigen (+11 %) sowie der 80-Jährigen und Älteren (+33 %) berechnen (vgl. Abbildung 11).

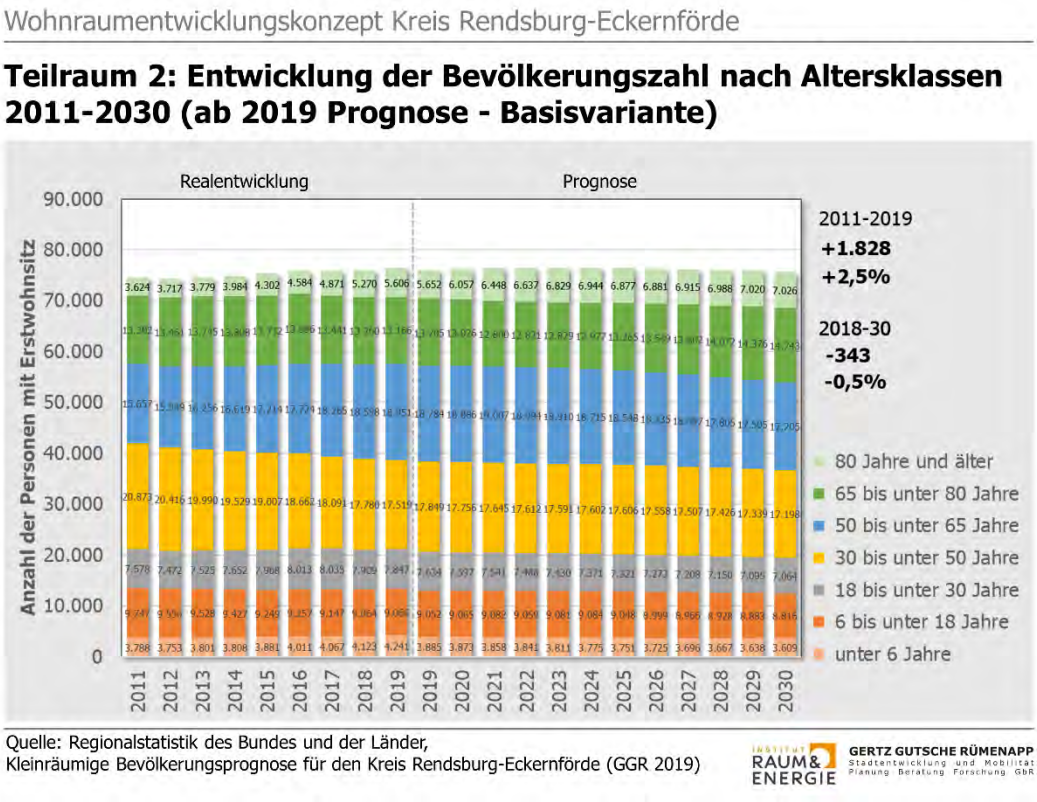


Abbildung 11 *Teilraum 2: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*

Unter den Annahmen der Basisvariante der Bevölkerungsprognose könnte die Anzahl der Personen im Teilraum 3 (Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) bis zum Jahr 2030 um rund 3.000 Personen zurückgehen (-5,6 %). Wie Abbildung 12 zeigt, könnten damit wesentliche altersstrukturelle Verschiebungen verbunden sein. Im Teilraum 3 ist insbesondere der Anstieg der Anzahl der Personen in der Altersklasse der 80-Jährigen und Älteren hoch (+41 %) (vgl. Abbildung 12).

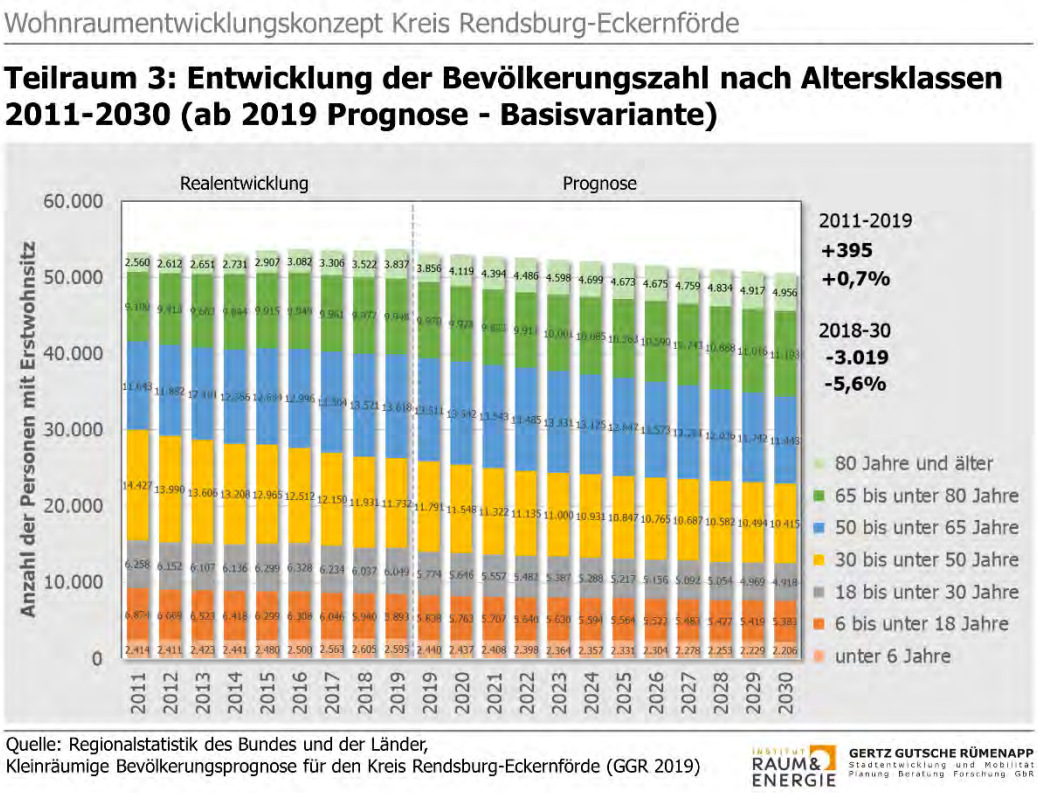


Abbildung 12 *Teilraum 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*

Für die Städte und Gemeinden des Teilraums 4 (Ämter Nortorfer Land und Bordesholm, Gemeinde Wasbek) wurde ein Bevölkerungsrückgang um etwa 1.800 Personen berechnet. Dies entspricht einem Rückgang um rund 5 %. In diesem Teilraum sind mit -22% insbesondere Bevölkerungsverluste in der Altersklasse der 18- bis unter 30-Jährigen verbunden. Gleichzeitig könnte die Anzahl der Hochbetagen, also der 80-Jährigen und Älteren um etwa ein Drittel ansteigen (Abbildung 13).

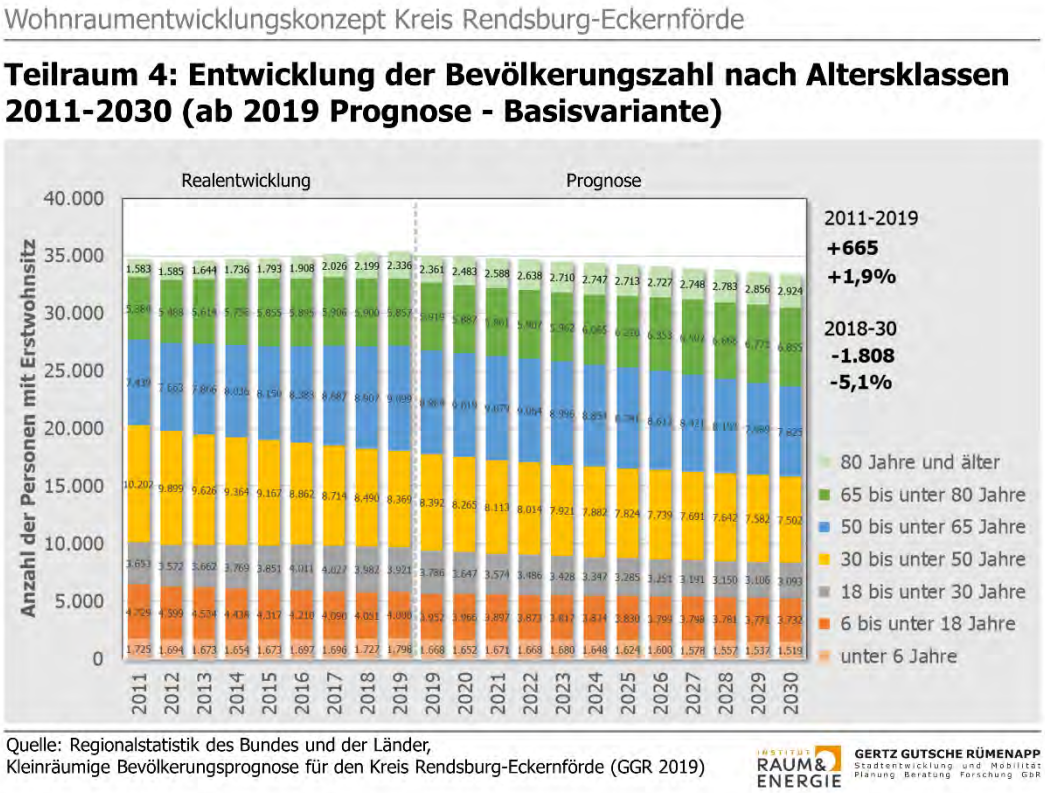


Abbildung 13 *Teilraum 4: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*

Nach den Ergebnissen der Basisvariante der Bevölkerungsprognose könnte die Anzahl der Personen in den Städten und Gemeinden des Teilraums 5 (Amt Hohner Harde, Amt Mittelholstein, Gemeinden des Amtes Jevenstedt außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg) bis zum Jahr 2030 um rund 2.500 Personen zurückgehen (- 7 %). Dabei könnte vor allen die Anzahl der Personen in den Altersklassen 18 bis unter 30 (- 21 %) sowie der 50- bis unter 65-Jährigen (-17 %) rückläufig sein. Ansteigen könnte vor allem die Anzahl der Personen in den Altersklassen der 65- bis unter 80-Jährigen (+27 %) sowie der 80-Jährigen und Älteren (+14 %) (vgl. Abbildung 14).

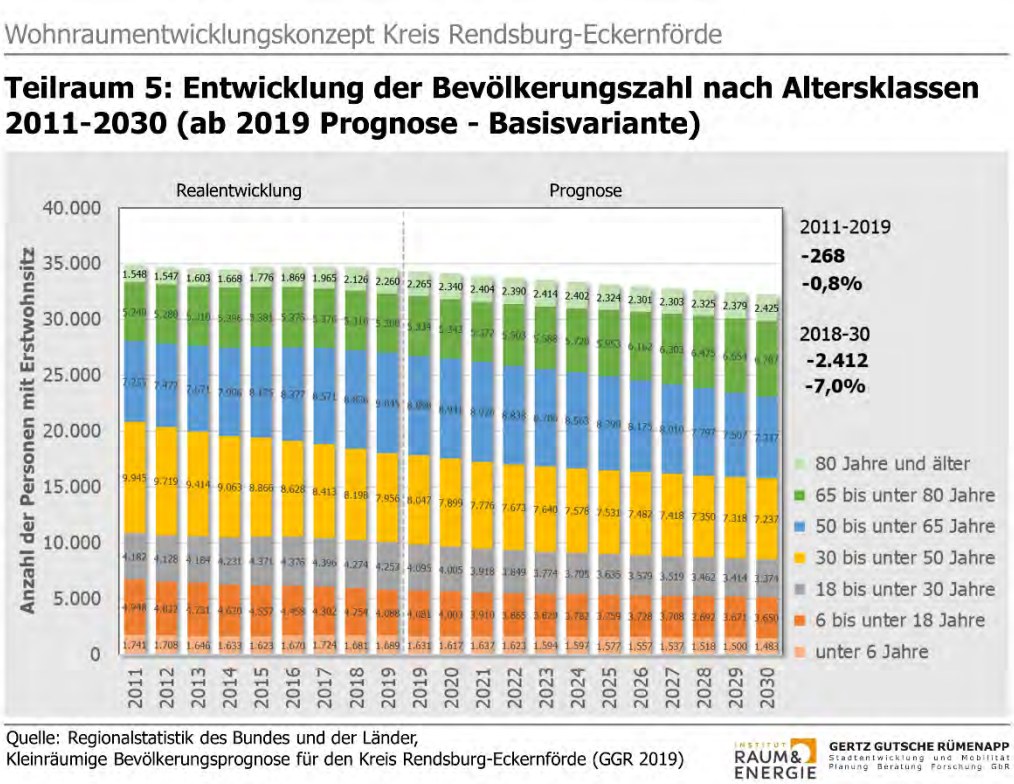


Abbildung 14 *Teilraum 5: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Basisvariante)*

Ergebnisse auf Ebene der Städte und Gemeinden

Trotz aller Unsicherheiten hinsichtlich der Aussagen auf einzelgemeindlicher Ebene zeigt die folgende Abbildung 15 die Ergebnisse der Basisvariante der Bevölkerungsprognose für alle Städte und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Bevölkerungsgewinne könnten sich vor allem in den Kiel- und Neumünster-nahen Räumen sowie in Teilen des Amtes Hüttener Berge ergeben. Bevölkerungsverluste sind hingegen insbesondere in den Ämtern Schlei-Ostsee, Dänischenhagen, Hohner Harde, Jevenstedt sowie im Westen des Amtes Mittelholstein zu erwarten.

Insbesondere für die an die Ostsee angrenzenden Räume bedeutet das jedoch keineswegs, dass sich diese Entwicklung im alltäglichen Empfinden niederschlägt: Die obigen Ausführungen beziehen sich auf die Personen mit Erstwohnsitz. Tatsächlich dürfte sich jedoch insbesondere in den touristisch attraktiven Regionen eine Entwicklung fortsetzen, dass auf den Markt kommende Häuser und Wohnungen sofort wiederverkauft werden (können). Häufig geschieht das jedoch an Haushalte, die sich nicht mit Erstwohnsitz in einer Gemeinde im Kreis Rendsburg-Eckernförde anmelden und die Wohnung – häufig nur temporär – zu Freizeit- und Erholungszwecken nutzen.

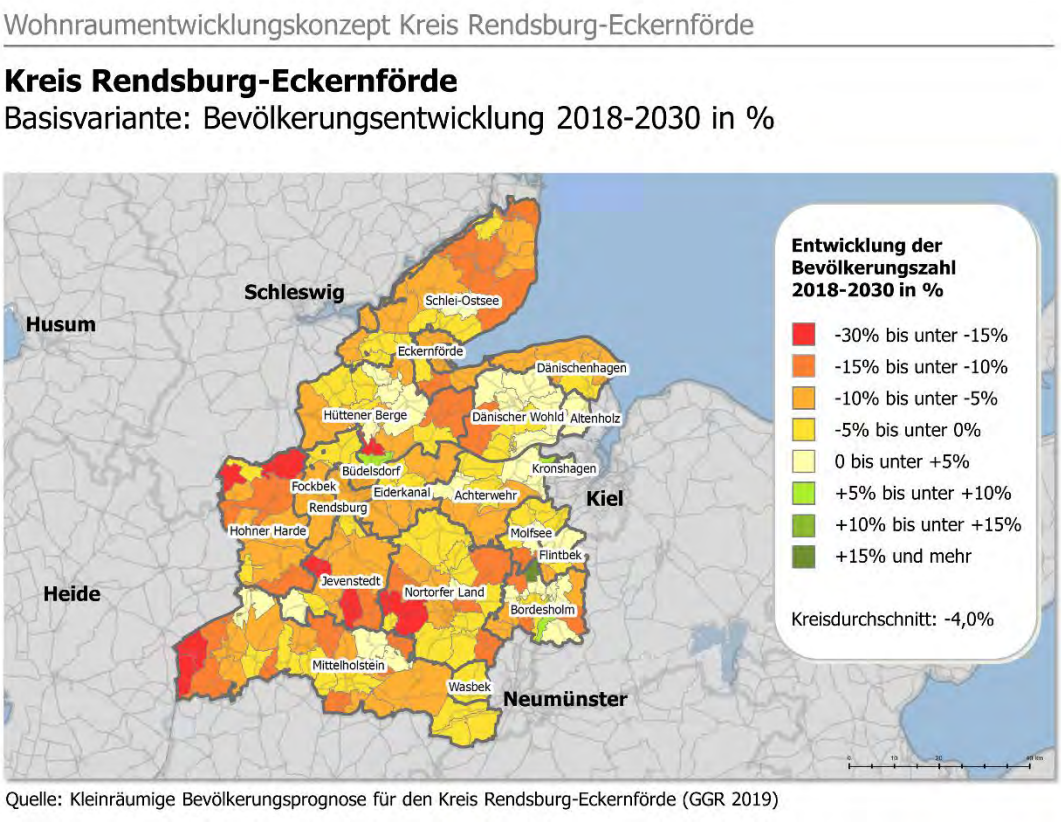


Abbildung 15 Entwicklung der Bevölkerungszahl auf Ebene der Städte und Gemeinden 2018-2030 – Basisvariante der Bevölkerungsprognose.

4.3.2 Haushalte

Ergebnisse auf Ebene des Kreises

Aussagen zur Entwicklung der Haushaltszahl sind – gegenüber der Bevölkerungszahl – mit nochmals deutlich stärkeren Unsicherheiten verbunden. Dies liegt vor allem daran, dass die amtliche Statistik keine Fortschreibung der Anzahl der Haushalte führt. Die letzte Erfassung der Anzahl der Haushalte erfolgte im Rahmen des Zensus 2011. Bei allen Aussagen zur Anzahl der Haushalte für aktuellere Zeitpunkte handelt es sich um Schätzungen auf Grundlage der Zensus-Ergebnisse.

Nach den Prognoseergebnissen wird die Anzahl der Haushalte in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen und dann ab etwa Mitte der 2020er Jahre leicht zurückgehen. Insgesamt gesehen könnte die Anzahl der Haushalte – nach dem Anstieg bis Mitte der 2020er Jahre – im Jahr 2030 nur geringfügig unter der Anzahl der Haushalte im Jahr 2018 liegen (etwa -1.250 Haushalte, -1,0%).

Bereits in der Vergangenheit ist die Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte deutlich angewachsen. Dieser Anstieg wird sich auch im Prognosezeitraum weiter fortsetzen, jedoch voraussichtlich etwas abschwächen. Weiter zurückgehen wird nach den Prognoseergebnissen hingegen die Anzahl der 3- und Mehr-Personen-Haushalte (vgl. Abbildung 16).

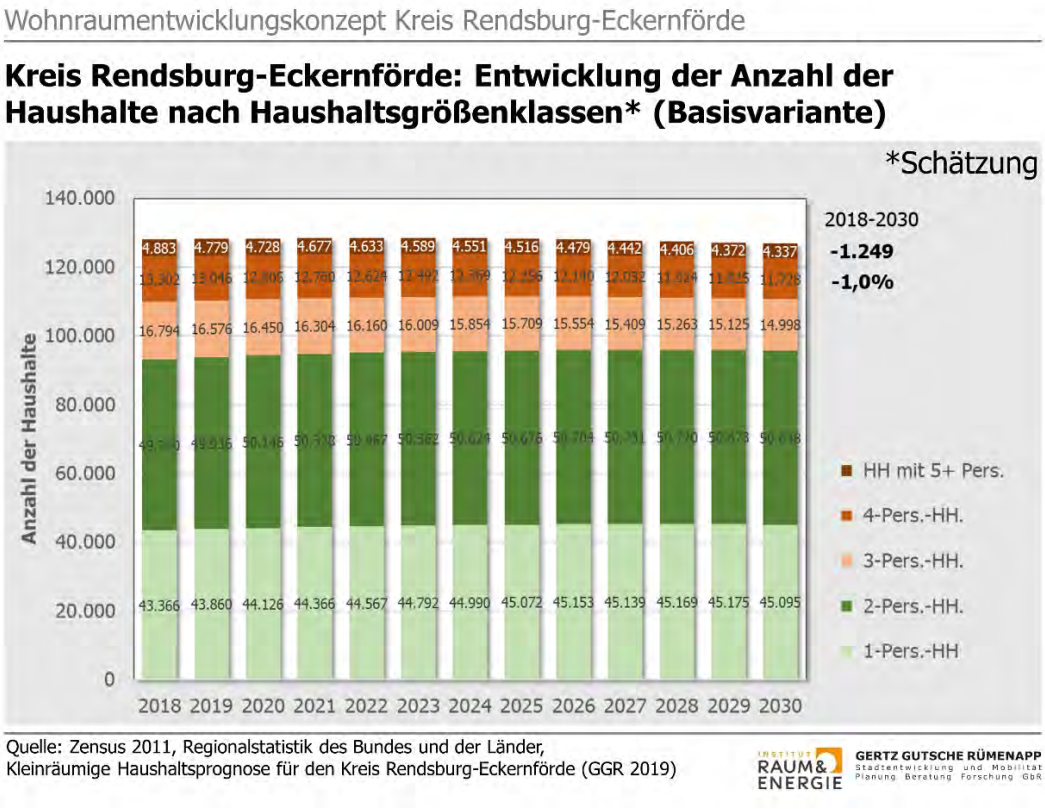


Abbildung 16 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

Ergebnisse auf Ebene der Teilräume

Wie auch bei den Ergebnissen der Bevölkerungsprognose zeigen sich in Bezug auf die Entwicklung der Anzahl der Haushalte teilräumlich unterschiedliche Entwicklungen. Diese lassen sich anhand der folgenden Abbildungen zur Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößenklassen ablesen. Die beschriebene Entwicklung eines Rückgangs der Anzahl der größeren Haushalte mit drei und mehr Personen, also der klassischen Familienhaushalte bei gleichzeitigem Anstieg der Anzahl der kleineren Haushalte, wird über alle Teilräume hinweg deutlich (vgl. Abbildung 17 bis Abbildung 21).

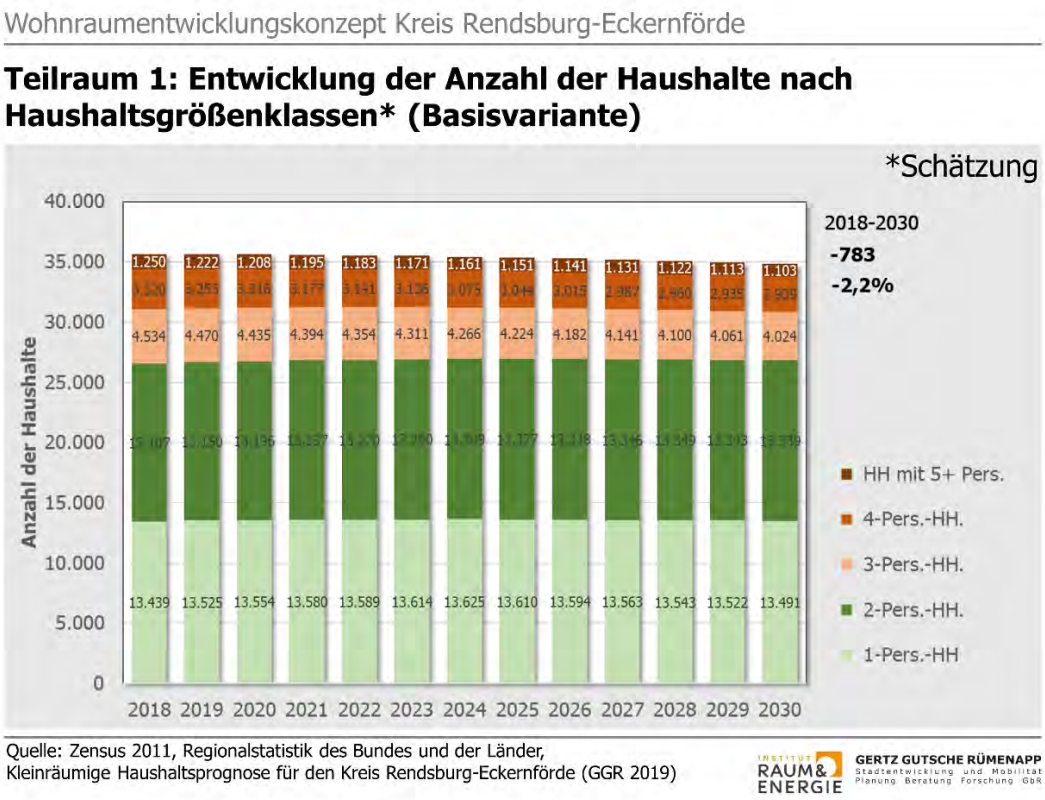


Abbildung 17 *Teilraum 1: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

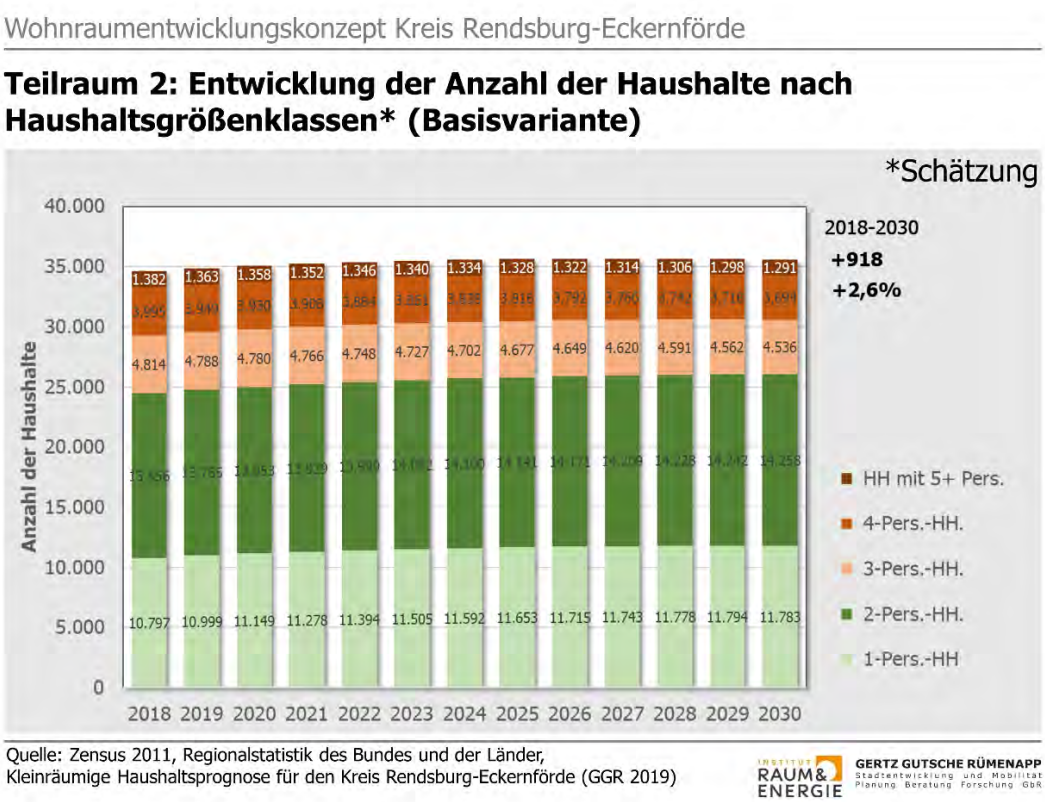


Abbildung 18 *Teilraum 2: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

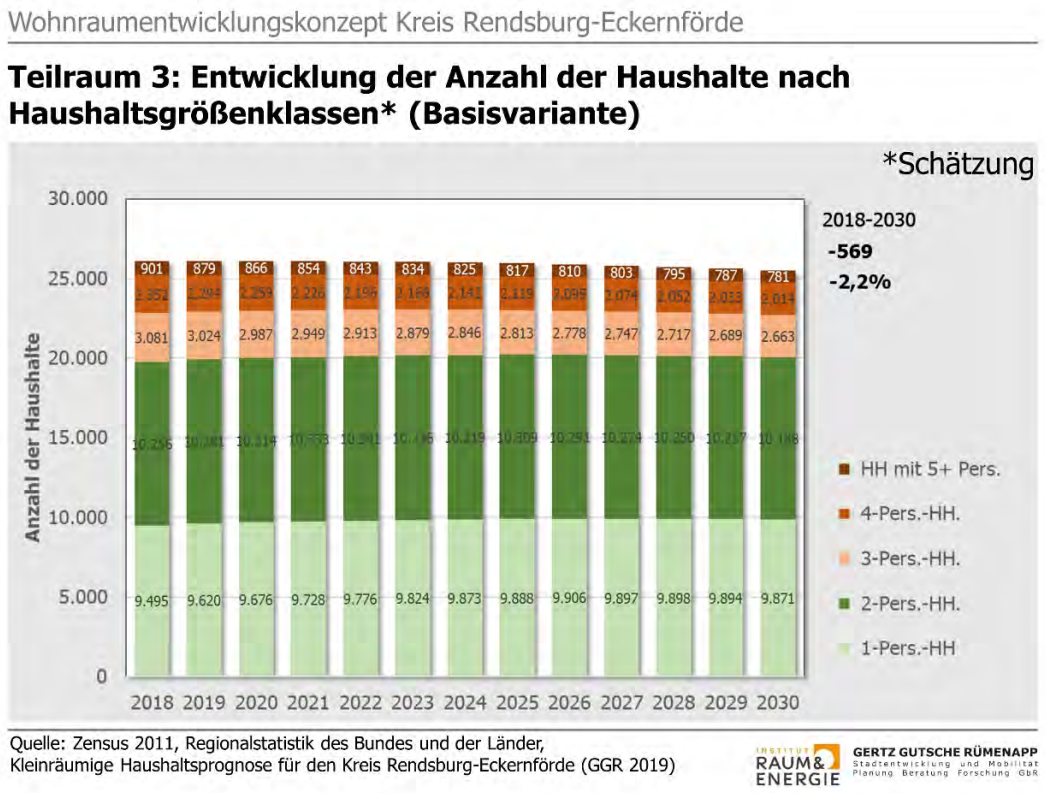


Abbildung 19 *Teilraum 3: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

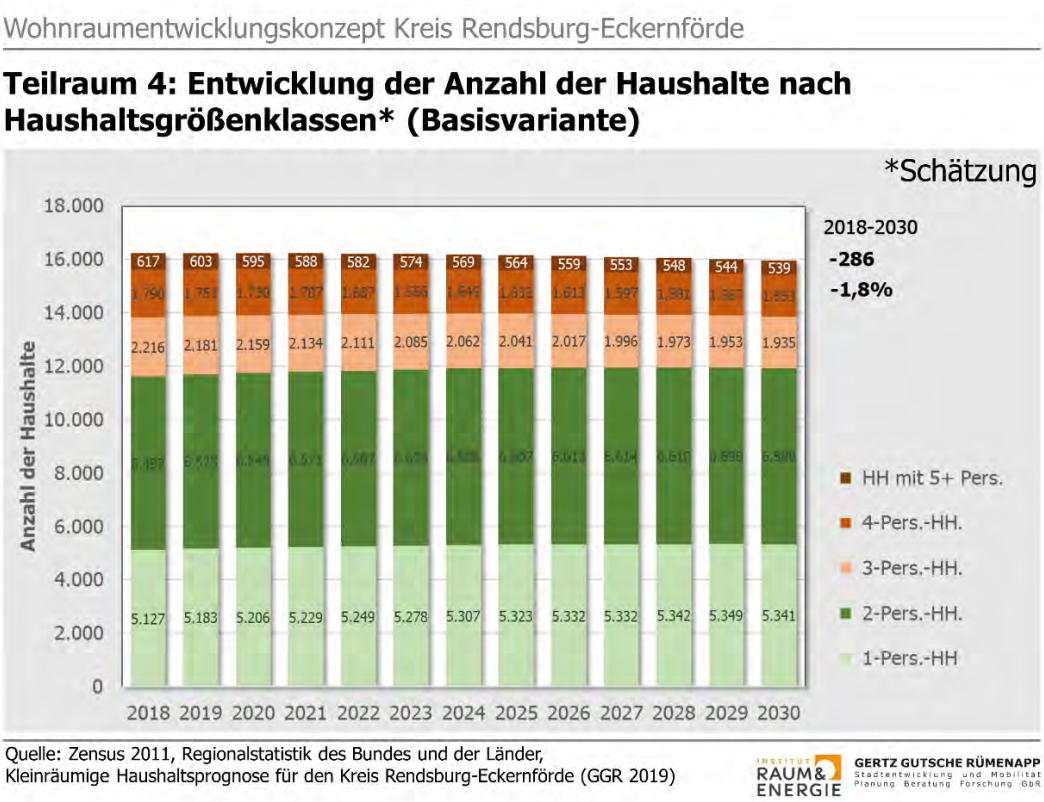


Abbildung 20 *Teilraum 4: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

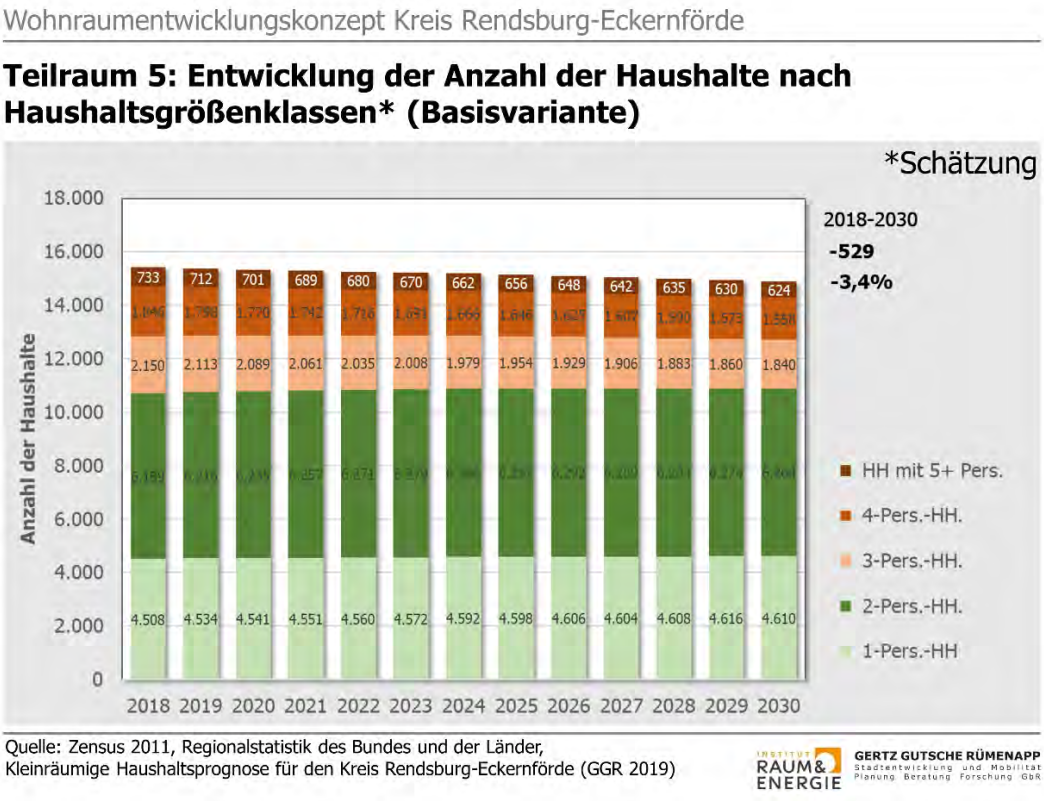
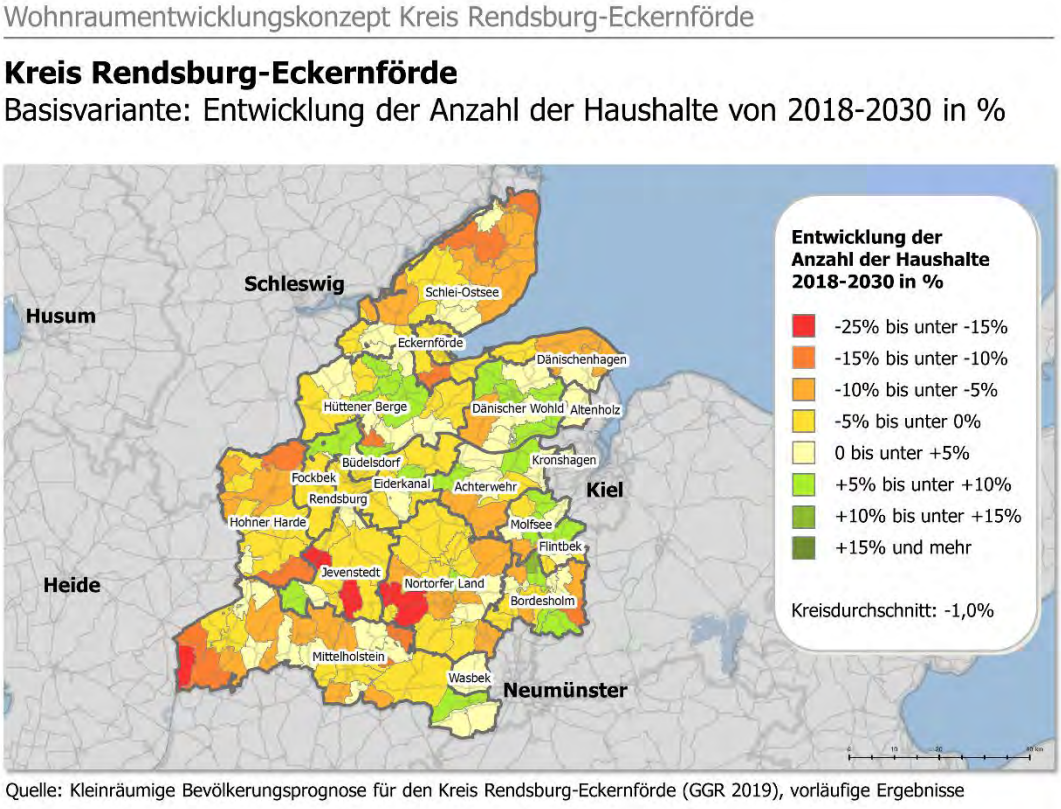


Abbildung 21 *Teilraum 5: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

Ergebnisse auf Ebene der Städte und Gemeinden

Die folgende Abbildung 22 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Haushalte auf Ebene der Städte und Gemeinden, wie sie sich unter den Annahmen für die Basisvariante der Bevölkerungsprognose vollziehen könnte.

Es wird deutlich, dass für eine ganze Reihe von Städten und Gemeinden, für die ein Bevölkerungsrückgang berechnet wurde, Zuwächse bei der Anzahl der Haushalte ausgewiesen werden. Dies lässt sich auf die Veränderung von Haushaltsstrukturen vor allem im Zusammenhang mit der Alterung der Bevölkerung zurückführen (Zunahme der Anzahl von kleineren und älteren Haushalten).



Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde (GGR 2019), vorläufige Ergebnisse

Abbildung 22 Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2018-2030 in %

4.4 Optimistischere Bevölkerungsprognosevariante – Anhaltend hohe Außenzuwanderung und Geburtenzahlen

Wie bereits zu Beginn dieses Kapitels beschrieben, wurde im Laufe des Projektes eine weitere Variante der Prognose erarbeitet. Diese geht von etwas optimistischeren Annahmen für die künftige Bevölkerungsentwicklung aus. Dies betrifft die Annahme

- höherer Zuzugszahlen in den Kreis aufgrund von
  - absehbar entstehenden Arbeitsplätzen (z.B. Rendsburg Port Süd sowie Marinestandort Eckernförde) sowie
  - einer Anpassung der Zuwanderungsannahmen an die Entwicklungen der vergangenen Jahre sowie
- höherer Geburtenzahlen aufgrund der Entwicklungen der vergangenen Jahre.

4.4.1 Bevölkerung

Ergebnisse auf Ebene des Kreises

Nach den Ergebnissen der Prognosevariante 1 könnte die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2030 auf rund 269.200 Personen zurückgehen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 3.550 Personen (-1,3 %). Damit geht die Prognosevariante 1 im Vergleich zur Basisvariante von rund 7.500 zusätzlichen Personen mit Erstwohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2030 aus (+2,9 %) (vgl. Abbildung 23). Es wird allerdings auch deutlich, dass der hohe negative Bevölkerungssaldo voraussichtlich auch durch eindeutig günstigere Wanderungsannahmen bis zum Jahr 2030 nicht vollständig wird ausgeglichen werden können.

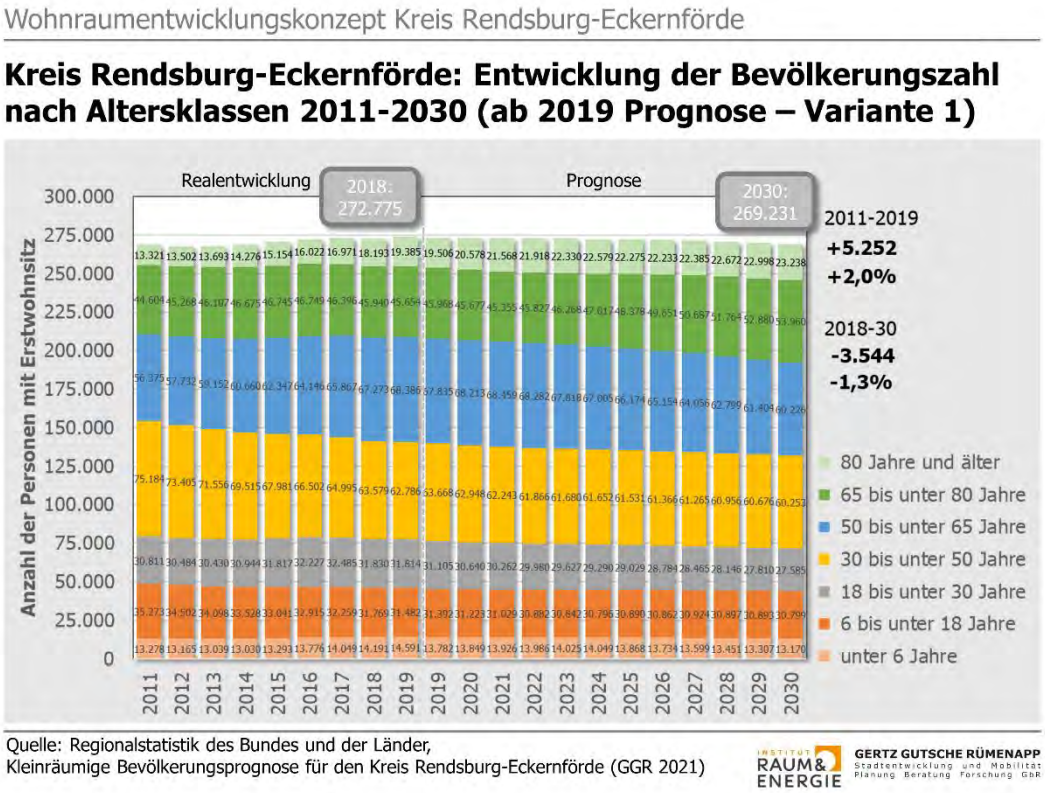


Abbildung 23 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1

Wie die folgende Abbildung zeigt, lag die tatsächliche Bevölkerungszahl für das Jahr 2019 nochmals etwas oberhalb des Prognosewertes für die optimistischere Prognose (Abweichung kreisweit etwa +0,3 % oder rund 850 Personen).

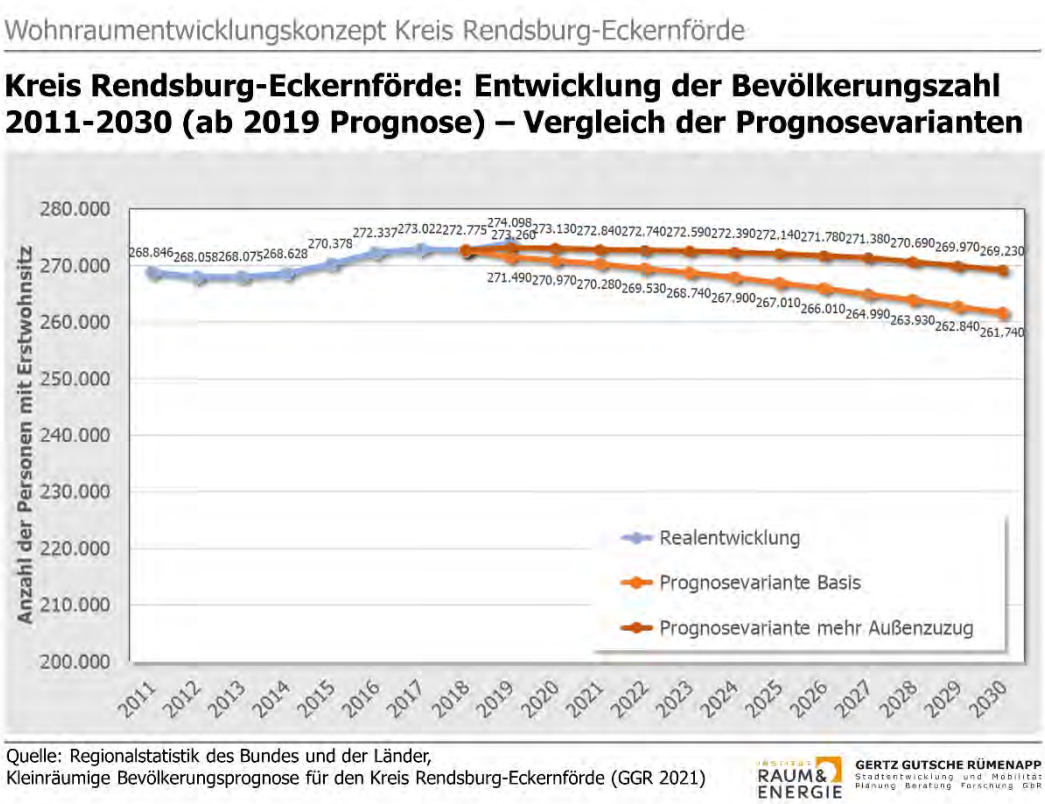


Abbildung 24 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl 2011-2030 – Vergleich der Prognosevarianten

Die im Zusammenhang mit der Basisvariante beschriebenen altersstrukturellen Veränderungen zeigen sich grundsätzlich auch für die Variante 1 mit den optimistischeren Annahmen (vgl. Abbildung 24). Allerdings sind die prognostizierten Rückgänge der Variante 1 in allen Altersklassen unter 65 Jahren geringer – insbesondere bei den unter 6-Jährigen (-7% gegenüber -14%) sowie bei den 6- bis unter 18-Jährigen (-3,1% ggü. -7,7%). Der Bevölkerungszuwachs bei den Älteren und Alten ist gegenüber der Basisvariante höher, da in den Wanderungsannahmen grundsätzlich auch mehr „Ruhesitzwanderungen“, also mehr Zuzüge von älteren und alten Menschen, die die Phase nach ihrer Berufstätigkeit dauerhaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde verbringen wollen, angenommen werden.

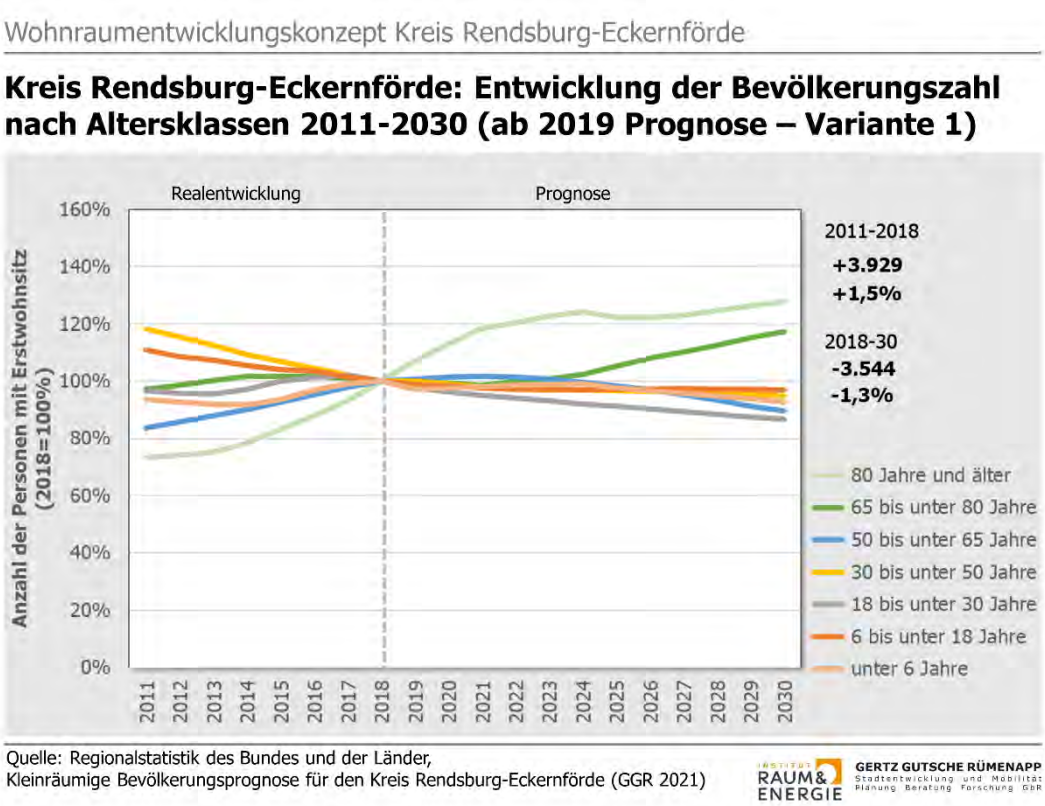


Abbildung 25 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1) (2018=100%)

Ergebnisse auf Ebene der Teilräume

Folgende Ergebnisse lassen sich für die einzelnen Teilräume herausstellen:

- Für den **Teilraum 1** wird unter den Bedingungen der Prognosevariante 1 ein Bevölkerungsrückgang um rund 1.410 Personen bis zum Jahr 2030 gegenüber 2018 als Ausgangsjahr der Prognose berechnet (-1,9%) (vgl. Abbildung 26). Unter den Annahmen der Prognosevariante 0 (Basisvariante) waren es -4,7%.
- Im **Teilraum 2** könnte sich unter den optimistischeren Annahmen ein Anstieg um rund 1.600 Personen ergeben (+2,1%) (vgl. Abbildung 27).
- Im **Teilraum 3** würde sich der Rückgang der Bevölkerung von etwa -3.000 (Basisvariante) auf weniger als -1.250 Personen (Prognosevariante 1) mehr als halbieren (-2,3%) (Abbildung 28).
- Für **Teilraum 4** und **Teilraum 5** reduzieren sich die prognostizierten Bevölkerungsverluste von -5% auf -2,6% (Teilraum 4) bzw. -7% auf -4,6% (Teilraum 5) (vgl. Abbildung 29 und Abbildung 30).

Die beschriebenen Differenzen bei den Änderungen der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung, die sich im Vergleich zur Basisprognose ergeben, zeigen sich auch auf Ebene der Teilräume (vgl. Abbildung 31): Grundsätzlich sind die Bevölkerungsverluste in den Altersklassen unter 65 Jahren geringer als in der Basisprognose angenommen, die Zuwächse bei den 65- bis unter 80-Jährigen sowie den 80-Jährigen und Älteren höher.

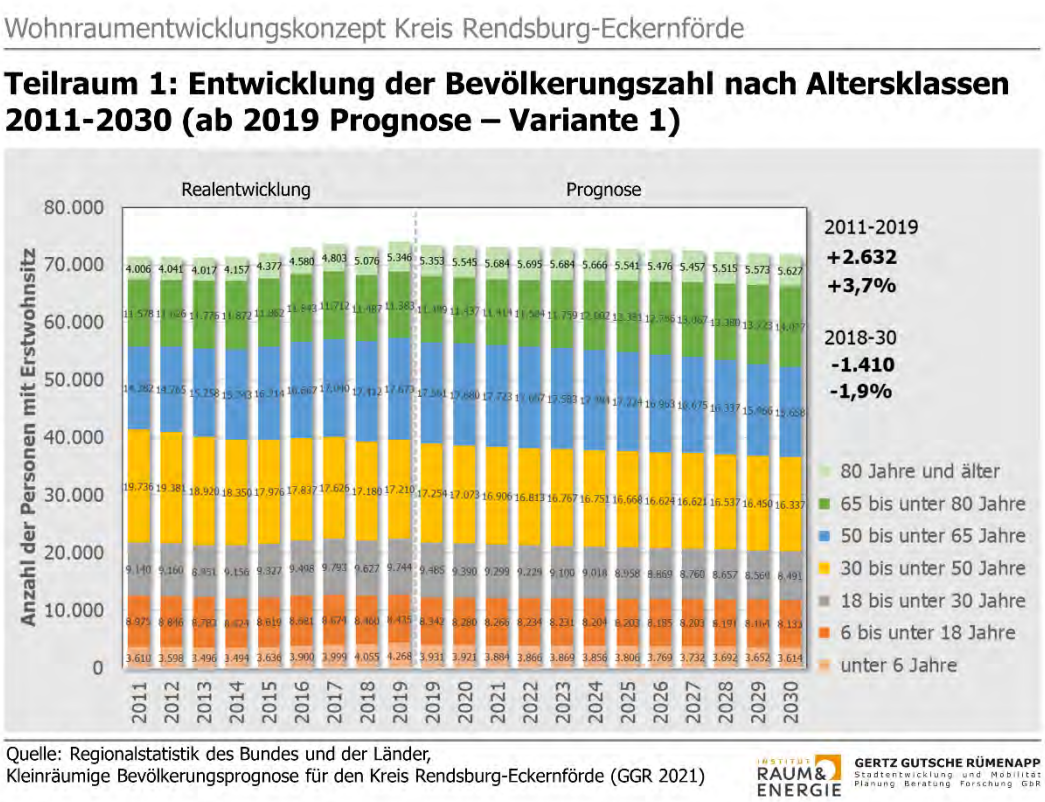


Abbildung 26 *Teilraum 1: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1)*

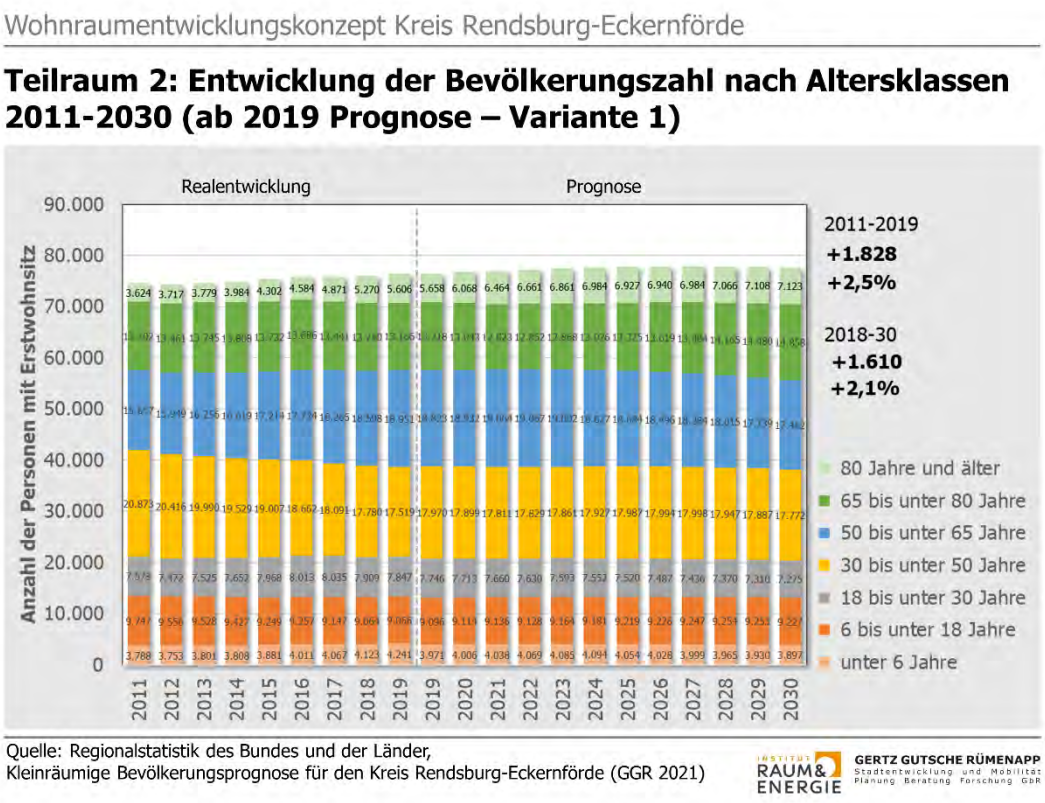


Abbildung 27 *Teilraum 2: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1)*

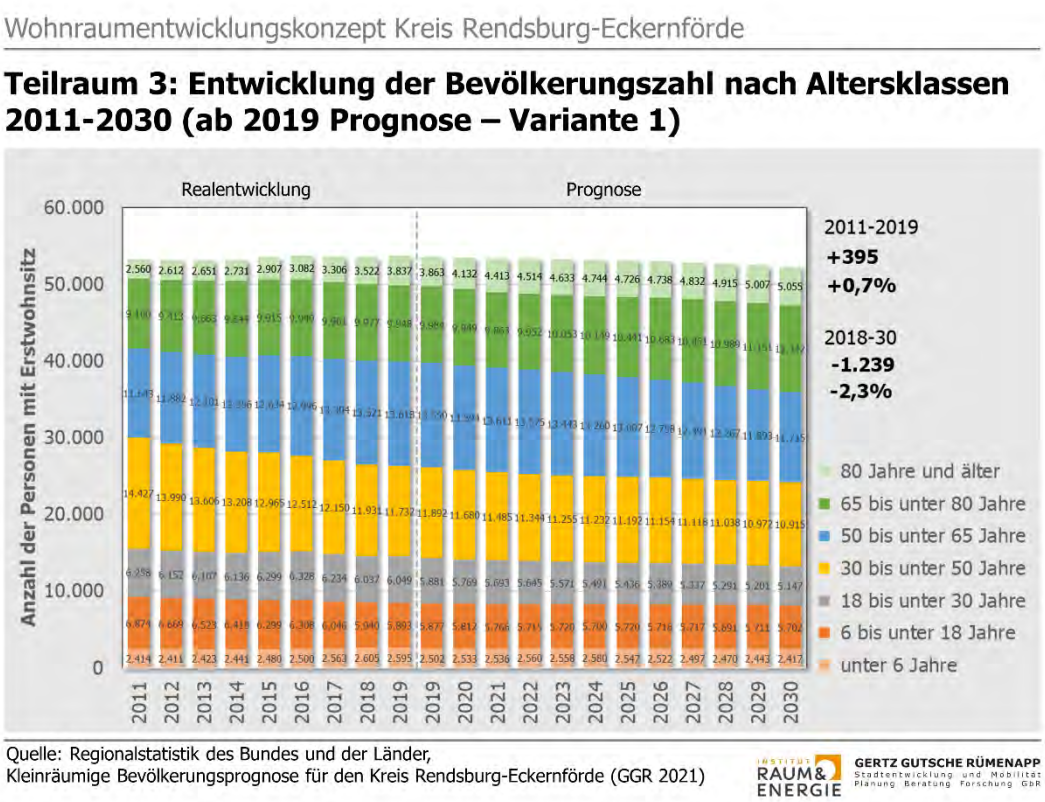


Abbildung 28 *Teilraum 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1)*

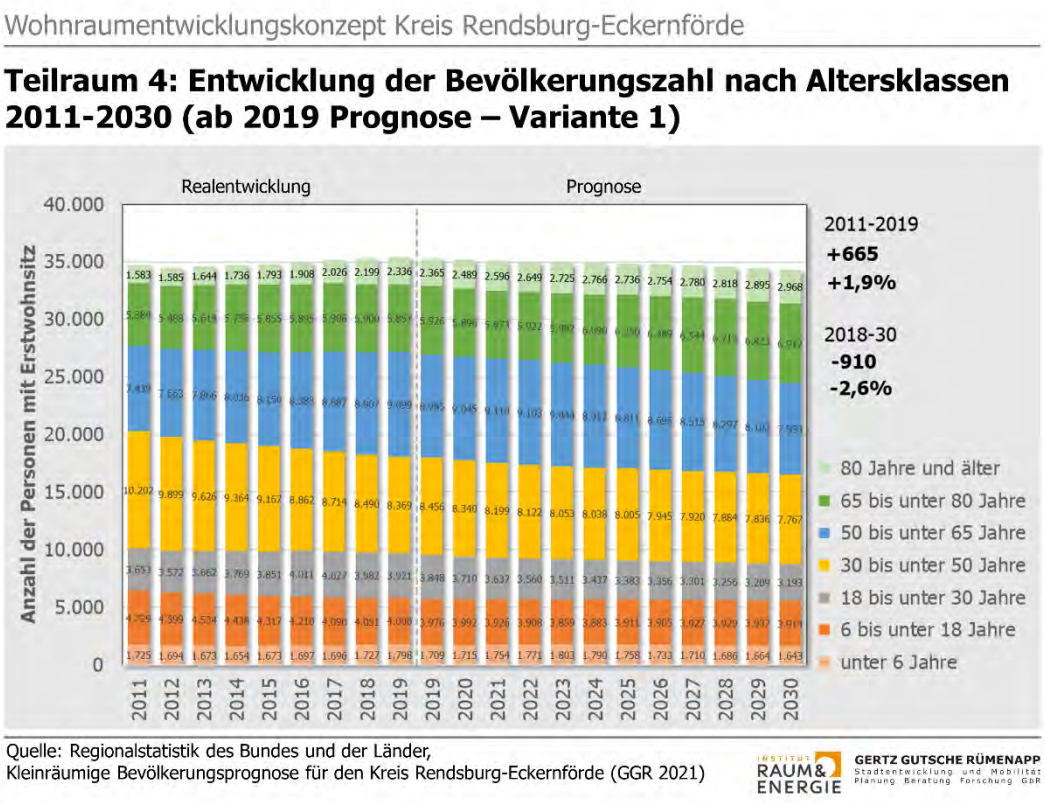


Abbildung 29 *Teilraum 4: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1)*

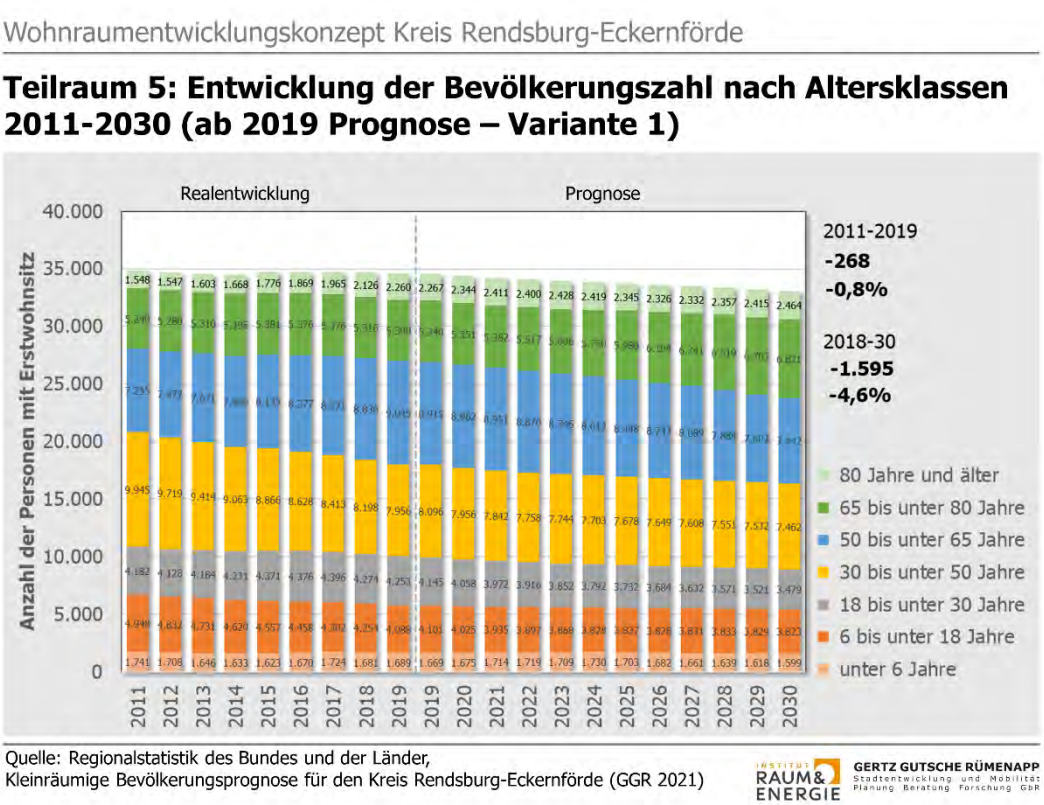


Abbildung 30 *Teilraum 5: Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2011-2030 (ab 2019 Prognose – Variante 1)*

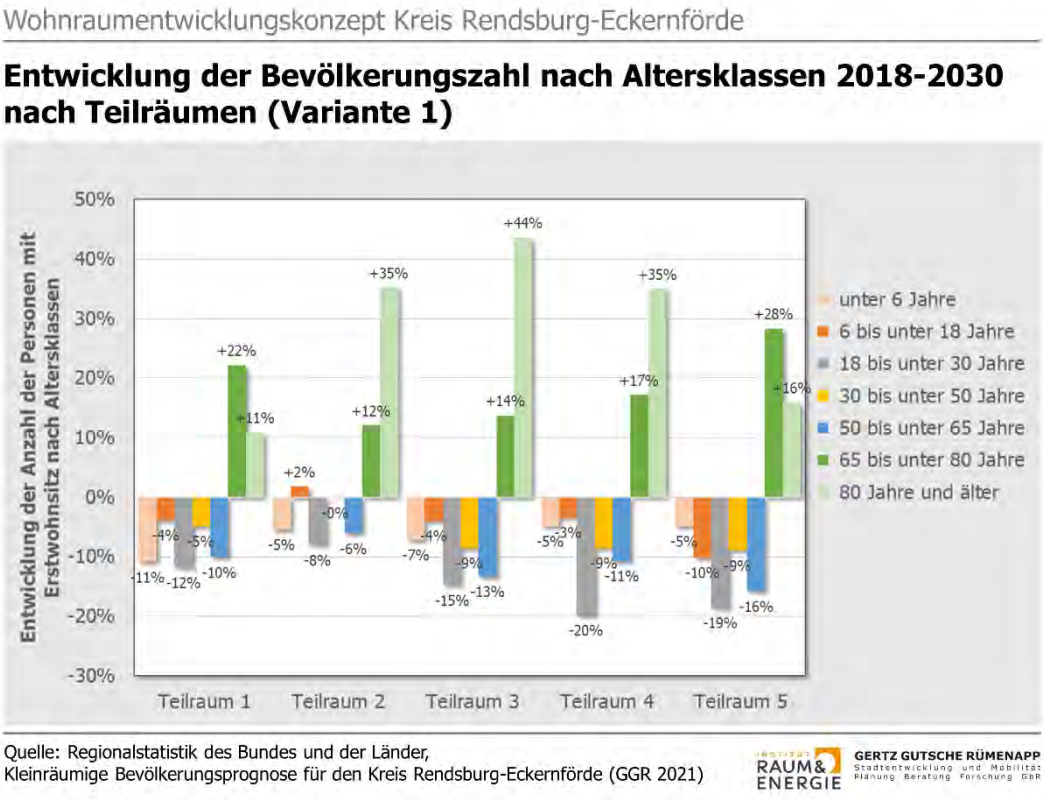


Abbildung 31 *Entwicklung der Bevölkerungszahl nach Altersklassen 2018-2030 nach Teilräumen – Bevölkerungsprognose Variante 1*

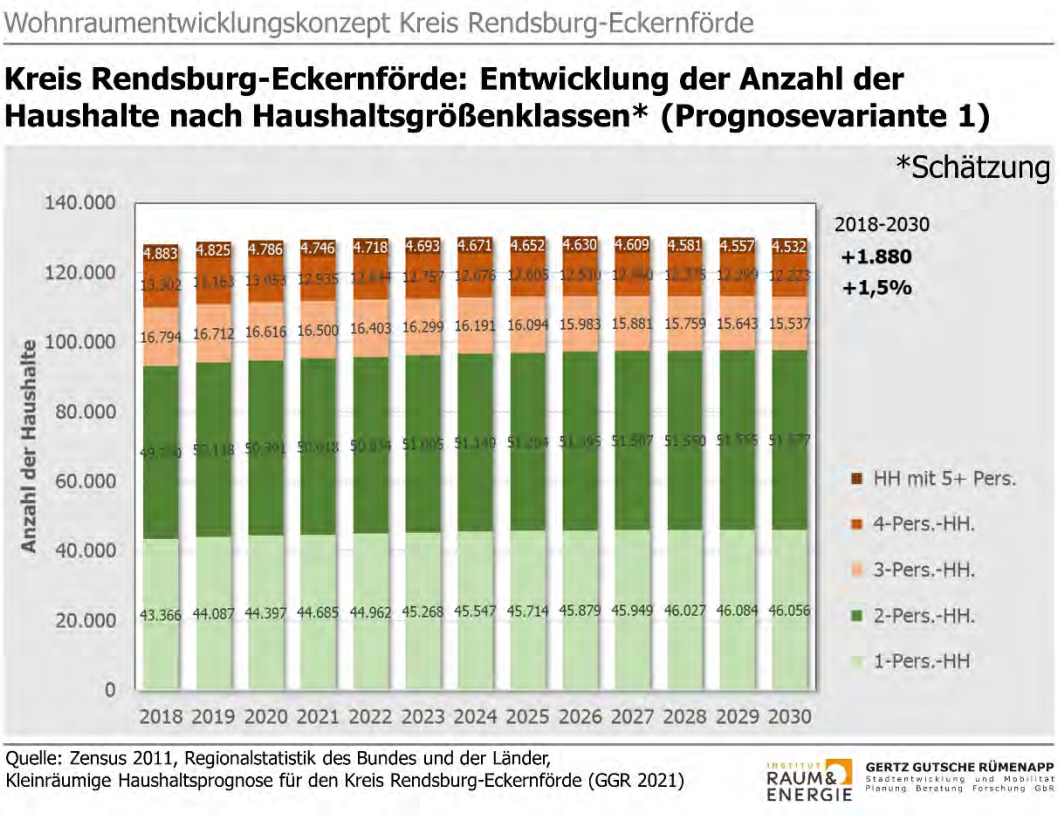
4.4.2 Haushalte

Ergebnisse auf Ebene des Kreises

Unter den tendenziell günstigeren Annahmen der Variante 1 der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose könnten im Jahr 2030 rund 1.880 (Erstwohnsitz-)Haushalte mehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen als im Basisjahr 2018 (+1,5 %) (vgl. Abbildung 32). Dies sind 3.100 Haushalte mehr als in der Basisvariante angenommen.

Auch für die Prognosevariante 1 zeigen sich die bereits beschriebenen haushaltsstrukturellen Veränderungen deutlich (vgl. Abbildung 32):

- Die Anzahl der Ein-Personen-Haushalte könnte im Betrachtungszeitraum um etwa 2.700 Haushalte ansteigen (+6,2 %). Dies wären gegenüber der Basisvariante 0 nochmals rund 960 zusätzliche Haushalte.
- Der Anstieg bei den Zwei-Personen-Haushalten wäre mit knapp +1.900 Haushalten (+3,8 %) in der Prognosevariante gegenüber rund +950 Haushalte (+1,9 %) ebenfalls nicht unerheblich höher als in der Basisvariante.
- Für die Haushalte mit drei und mehr Personen fallen die Rückgänge in der Prognosevariante hingegen deutlich geringer aus als in der Basisvariante: Statt eines Minus von mehr als 3.900 Haushalten in der Basisvariante (-11,2 %) könnte der Rückgang in der Prognosevariante mit rund -2.700 Haushalten (-7,7 %) moderater verlaufen. Damit würden im Jahr 2030 rund 1.230 mehr Haushalte mit 3 und mehr Personen im Kreisgebiet leben als in der Basisprognose angenommen.



Quelle: Zensus 2011, Regionalstatistik des Bundes und der Länder,
Kleinräumige Haushaltsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde (GGR 2021)

Abbildung 32 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

Ergebnisse auf Ebene der Teilräume

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Haushaltsprognose in der Variante 1 für die fünf im Rahmen der Untersuchung gebildeten Teilräume:

- Die Anzahl der Haushalte im Teilraum 1 – Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowie Amt Eiderkanal – könnte bis zum Jahr 2030 etwa konstant bleiben. In den kommenden Jahren könnte die Haushaltszahl insgesamt zunächst leicht ansteigen (vgl. Abbildung 33).
- Im Teilraum 2 könnte die Haushaltszahl um knapp 5 % ansteigen. Im zum Kreis Rendsburg-Eckernförde zählenden Teil der Förderegion könnten dann rund 1.700 Haushalte mehr leben als für das Jahr 2018 angenommen (Abbildung 34).
- Für den Teilraum 3 – Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) – kann bis etwa Mitte der 2020er Jahre ein (weiterer) Anstieg der Haushaltszahlen konstatiert werden. Im Jahr 2030 könnte deren Anzahl dann um etwa 200 über dem Wert des Jahres 2018 liegen (vgl. Abbildung 35).
- Die Anzahl der Haushalte im Teilraum 4 – Ämter Nortorfer Land und Bordesholm, Gemeinde Wasbek – könnte über den gesamten Betrachtungszeitraum nahezu konstant bleiben (vgl. Abbildung 36).
- Für den Teilraum 5 – Amt Hohner Harde, Amt Mittelholstein, Gemeinden des Amtes Jevenstedt außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg – ist auch unter den Annahmen der Prognosevariante mit einem (leichten) Rückgang der Anzahl der Haushalte um rund -1,4 % bis zum Jahr 2030 zu rechnen. Dies entspricht knapp -210 Haushalten (Abbildung 37).

Die für den Kreis beschriebenen haushaltsstrukturellen Veränderungen – Zunahme der Anzahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte, gleichzeitig Rückgang der Anzahl der Haushalte mit drei und mehr Personen – zeigen sich auch in den einzelnen Teilräumen.

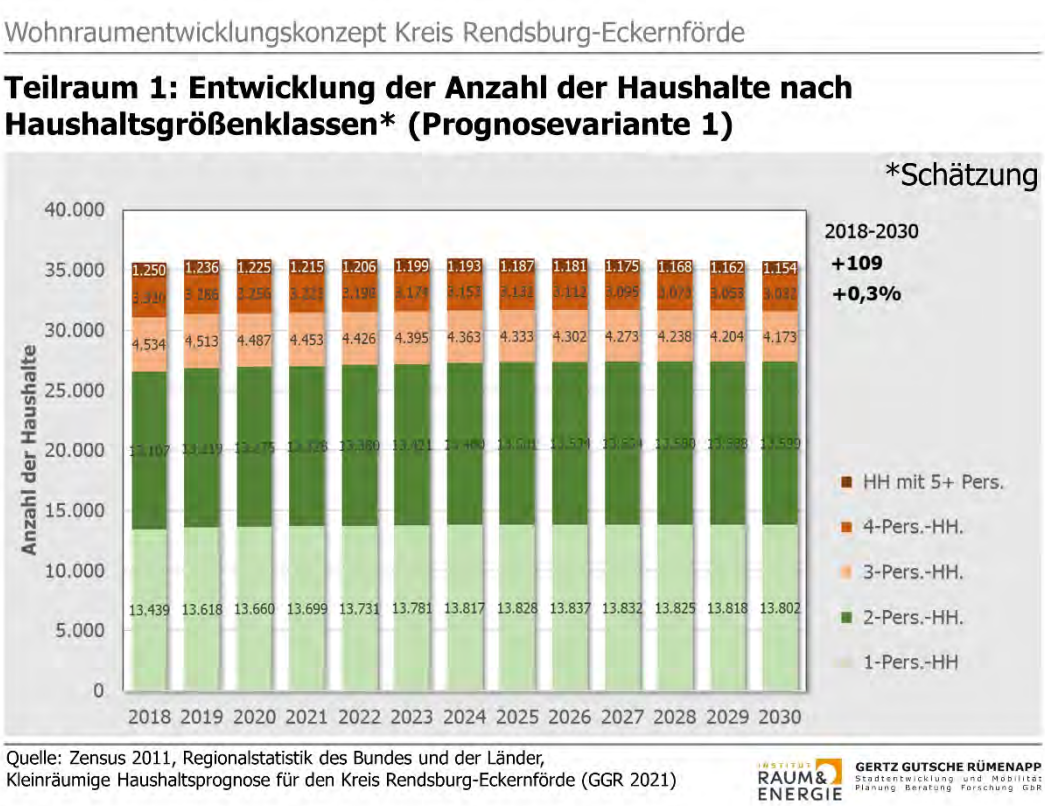


Abbildung 33 *Teilraum 1: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

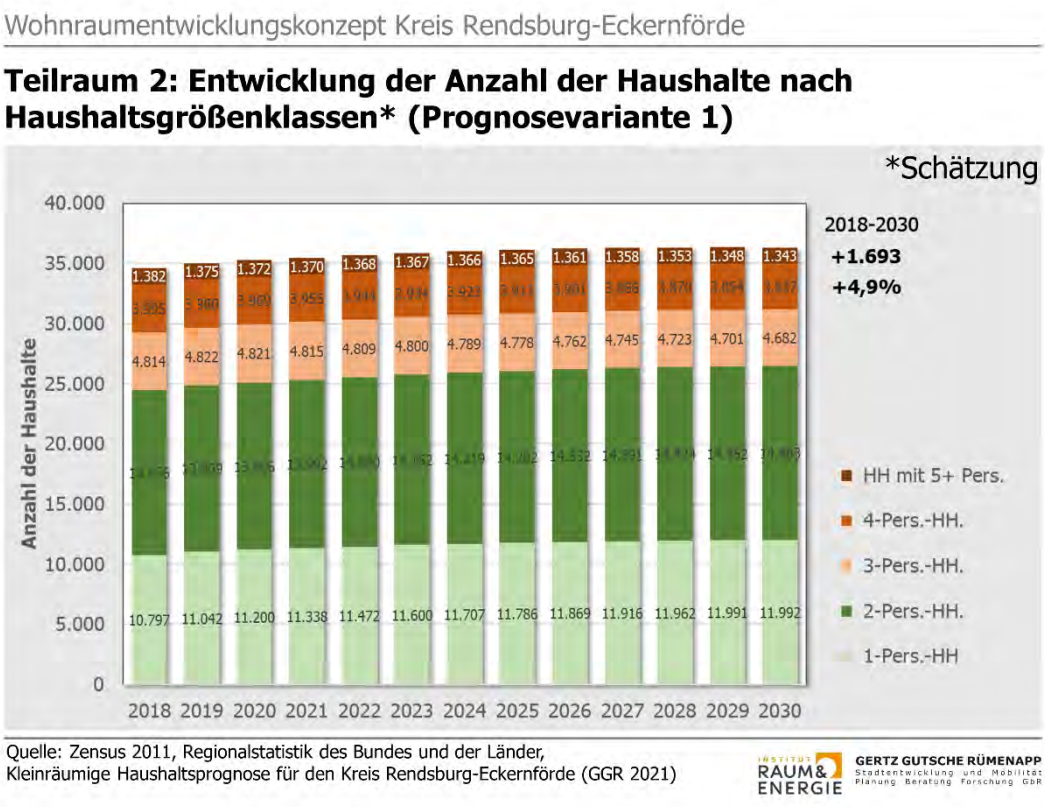


Abbildung 34 *Teilraum 2: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

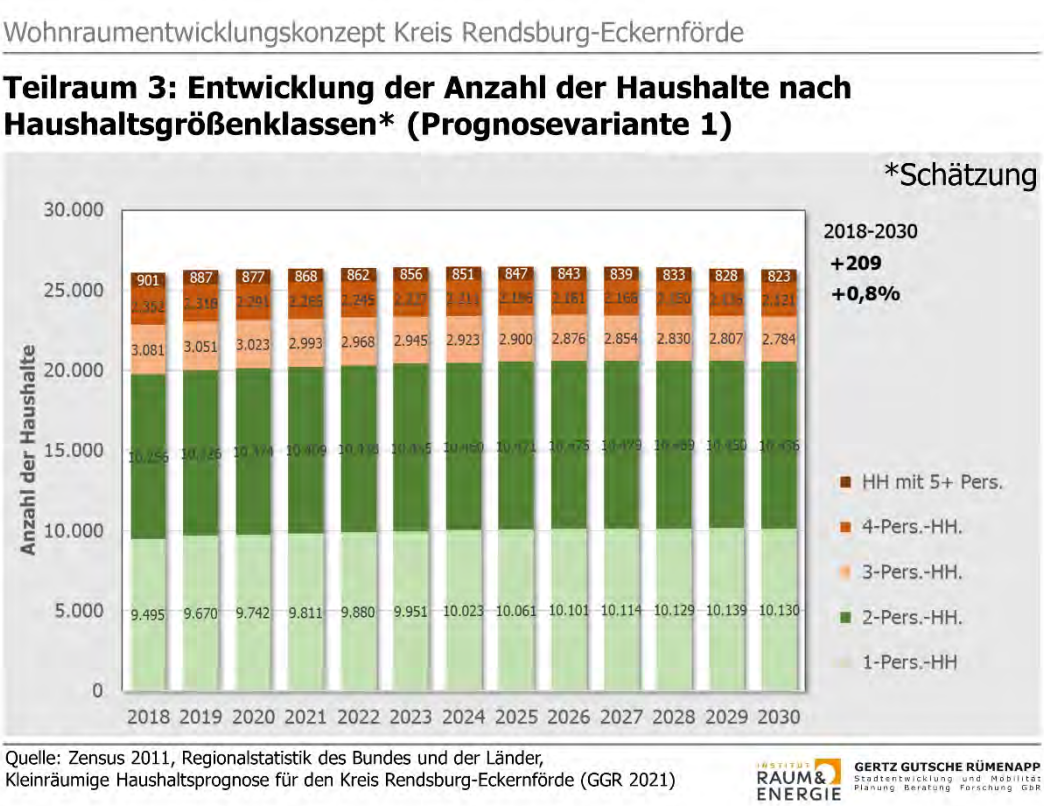


Abbildung 35 *Teilraum 3: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

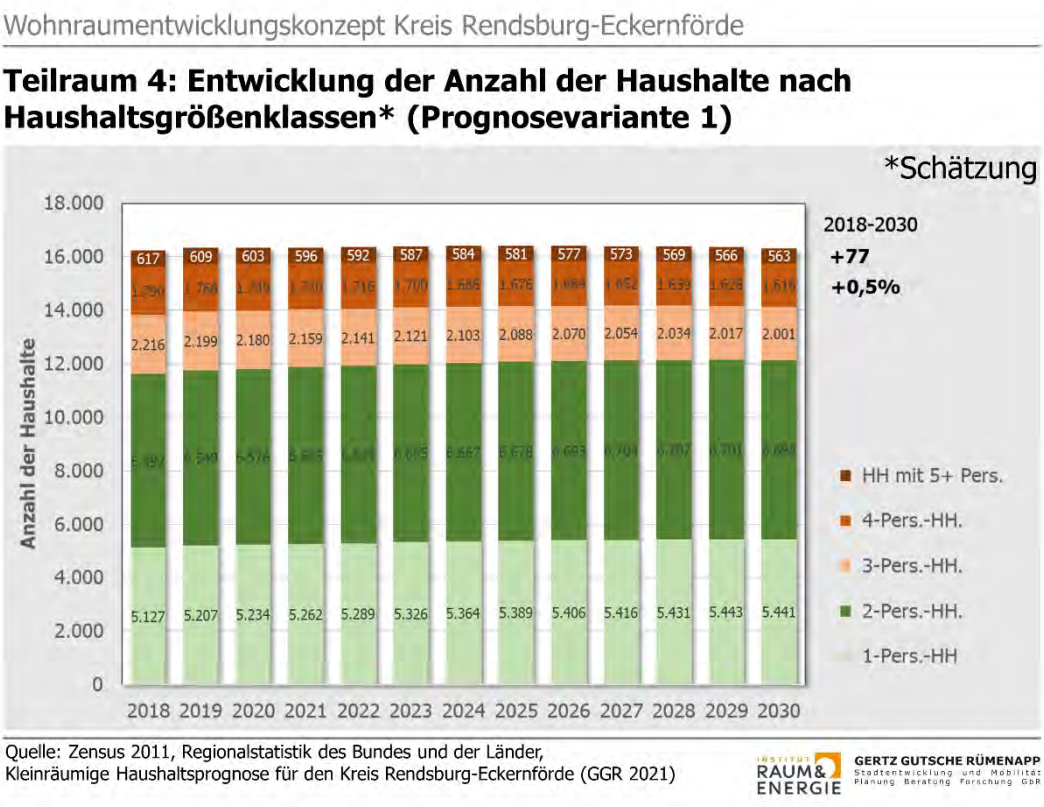


Abbildung 36 *Teilraum 4: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

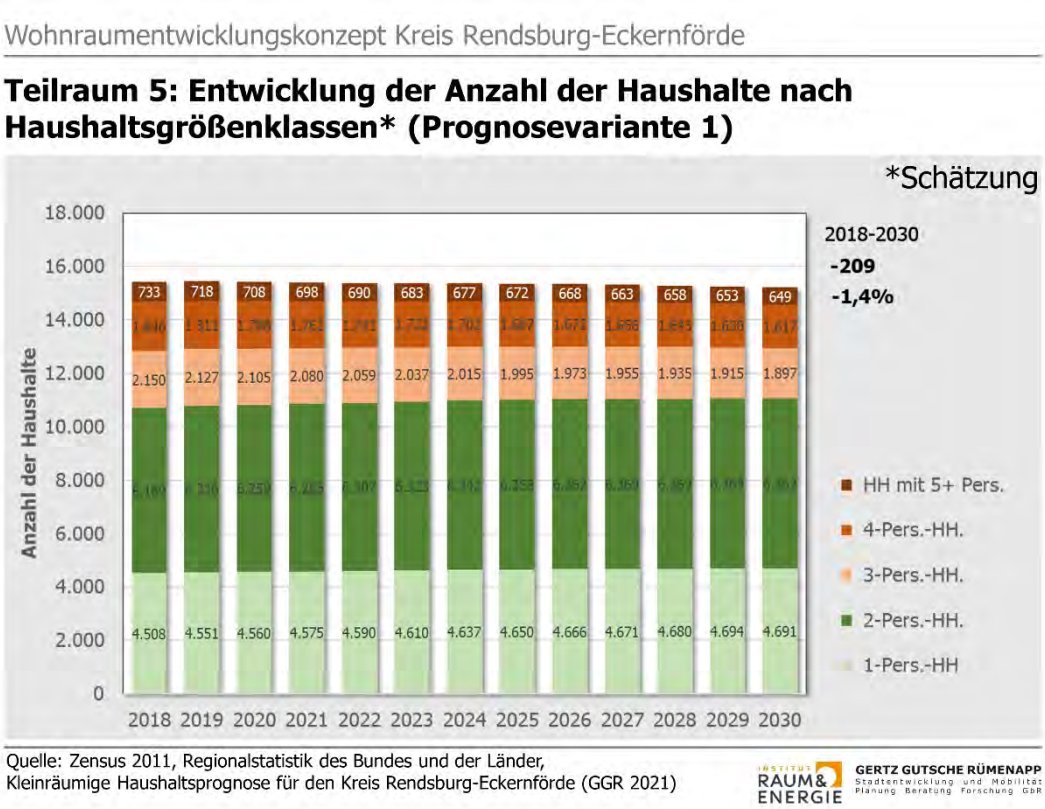


Abbildung 37 *Teilraum 5: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Variante 1 der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

5 Zielgruppen der Wohnraumversorgung

5.1 Vorbemerkung

Eine wesentliche Zielsetzung für ein bedarfsgerechtes Wohnraumentwicklungskonzept besteht darin, Aussagen dazu zu treffen, für **wen** welche Art von Wohnraum und **wo** Wohnraum benötigt wird. Hinweise dazu liefern u. a. die Ergebnisse der Kommunalbefragung, die im Rahmen der Konzepterstellung zwischen Juli 2020 und Januar 2021 durchgeführt wurde. An der Befragung beteiligten sich zwischen dem 29.07.2020 und 31.01.2021 mit 83 rund die Hälfte der Städte und Gemeinden (Rücklaufquote: 50,3 %). Die detaillierten Ergebnisse können dem Anlagenband 1 entnommen werden.

Die im Folgenden beschriebenen (und teilweise quantifizierten) Zielgruppen sind nicht trennscharf und überschneidungsfrei (Personen bzw. Haushalte können in mehreren Zielgruppen enthalten sein). Ein Aufsummieren der Personen und Haushalte aus den einzelnen Teilkapiteln verbietet sich damit.

Außerdem entstammen die ausgewerteten Daten unterschiedlichen Datenquellen – so dass die Ergebnisse, je nach verwendeter Datenquelle, im Detail leicht voneinander abweichen können. Dies ist bei Betrachtung und Interpretation entsprechend zu berücksichtigen. Hinweise dazu finden sich jeweils im Text.

Die Hinweise auf die finanzielle Belastbarkeit einzelner Nachfragegruppen unterstreichen die Dringlichkeit der Forderungen nach bezahlbarem Wohnraum.

Die Frage, wie die Bedeutung der einzelnen, nachfolgend kurz skizzierten Nachfragegruppe zu gewichten ist, lässt sich nicht präzise beantworten. Die Kommunalbefragung liefert dazu aber die Einschätzung aus den Kommunen. Auf die Frage, welche Zielgruppen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in der eigenen Gemeinde oder Stadt im Mittelpunkt stehen sollten, entstand folgendes Meinungsbild:

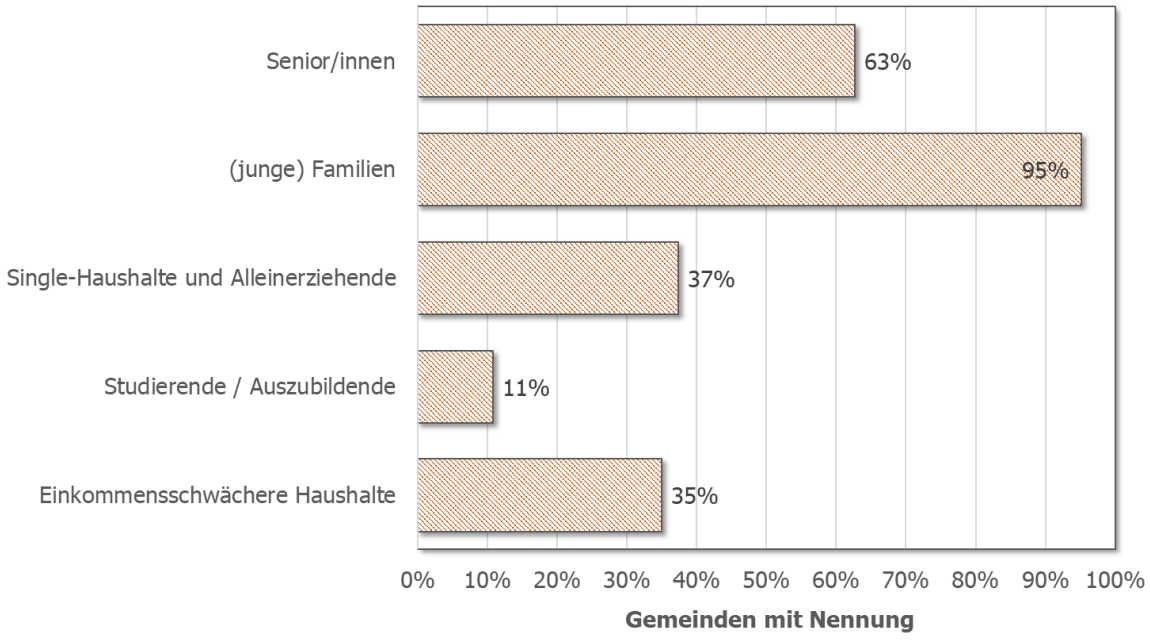


Abbildung 38: Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich)

Nahezu alle Städte und Gemeinden benennen (junge) Familien als wesentliche Zielgruppe für die eigene Wohnraumentwicklung. Senior*innenhaushalte stellen für rund zwei Drittel der Städte und Gemeinden eine wichtige Zielgruppe für die Wohnraumversorgung dar. 35 % bzw. 37 % nennen einkommensschwächere Haushalte sowie Single-Haushalte und Alleinerziehende (vgl. Abbildung 38).

5.2 Junge Familien

Nach aktuellen Schätzungen können kreisweit rund 35.000 Haushalte zur Gruppe „Familien mit Kind oder Kindern“ gezählt werden (vgl. *Abbildung 39*). Dies entspricht rund 26 % aller Haushalte im Kreisgebiet. Besonders hoch sind die Anteile der Familien mit Kind oder Kindern in Wasbek und dem Amt Dänischenhagen mit 36 % bzw. 34 %, eher niedrig hingegen in den Städten Rendsburg und Eckernförde (je 18 %) bzw. in Büdelsdorf und Kronshagen (je 20 %).

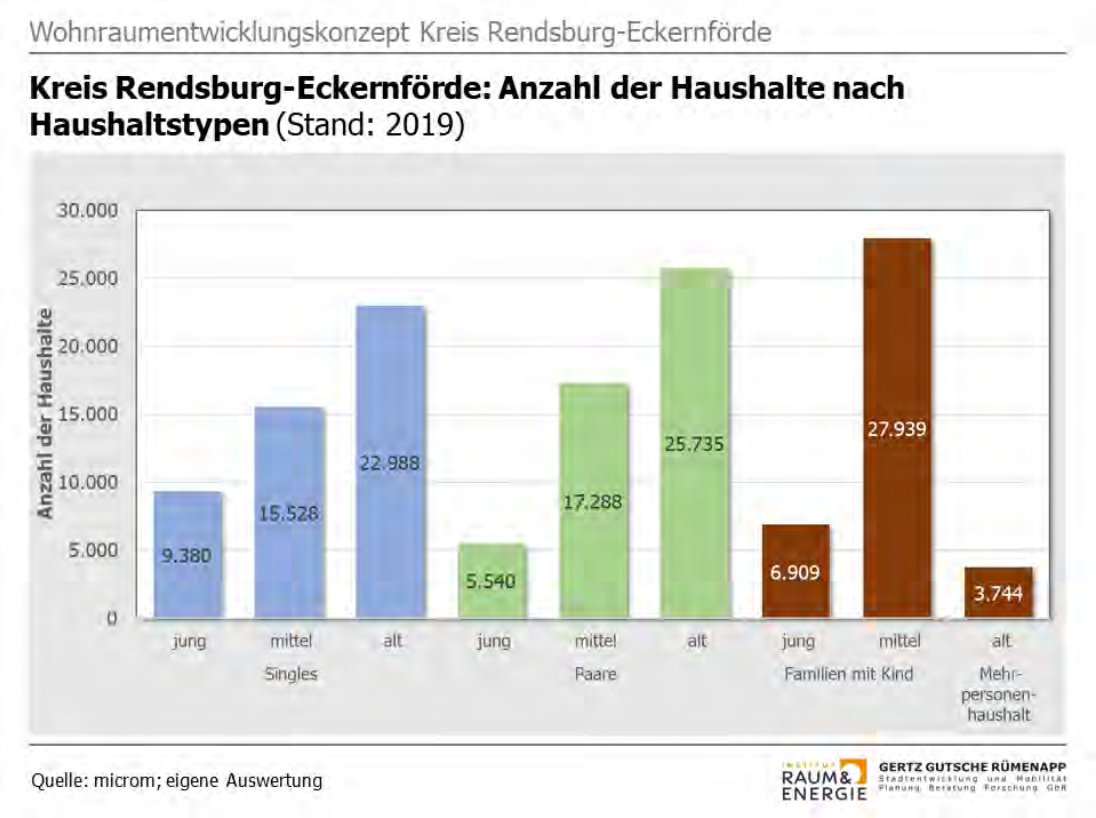


Abbildung 39 Haushaltstypen im Kreisgebiet 2019[7]

Auf die Frage, für wen im Kreis Rendsburg-Eckernförde künftig neue Wohnungen benötigt werden, verwiesen im Rahmen der Kommunalbefragung 87 % der Städte und Gemeinden auf „junge Familien aus dem Kreisgebiet“[8] (vgl. Abbildung 40).

[7]Anmerkung: Die Grundlagendaten der Fa. microm differenzieren die Alterseinteilungen wie folgt: Als „jung“ gelten Haushalte bis 35 Jahre. Im mittleren Bereich werden Paare sowie Familien bis 55 Jahre zusammengefasst, während der mittlere Bereich für Singles bis 65 Jahre gefasst wird. Haushalte in den darüber liegenden Altersklassen gelten gemäß der Einteilung als „alt“.

[8] Anmerkung: Neben der Gruppe der „Junge Familie“ konstatieren im Rahmen der Kommunalbefragung zwei Drittel der Städte und Gemeinden Wohnungsbedarf für Senior*innen und rund die Hälfte Bedarfe für Ein- bzw.- Zwei-Personen-Haushalte (55% bzw. 49%).

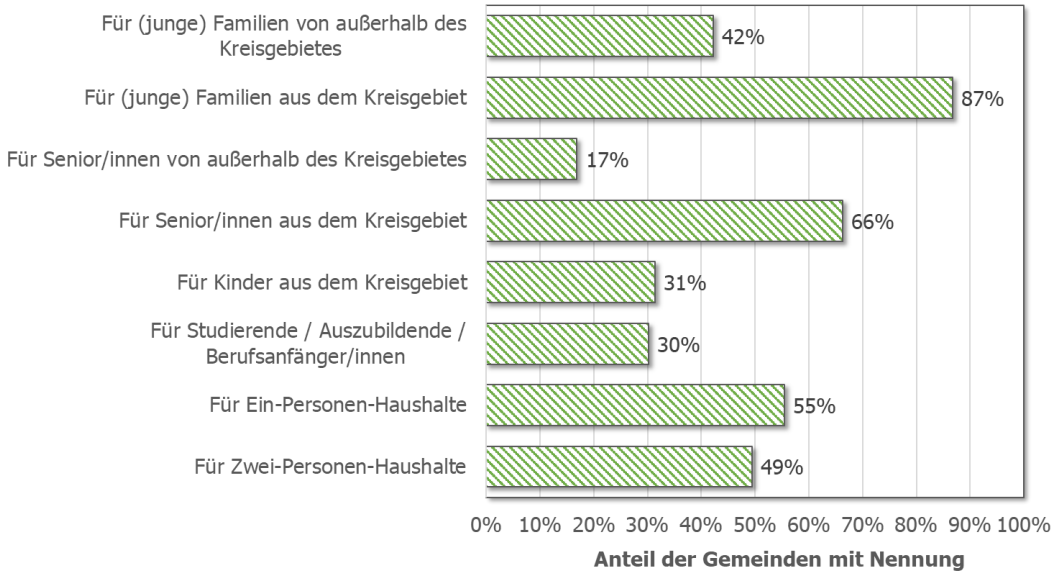


Abbildung 40 Antworten auf die Frage „Für wen braucht es im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor allem neue Wohnungen?“ (Mehrfachnennungen möglich)

Im Zusammenhang mit einem auf die zukünftige Versorgung gerichteten Konzepts ist auch die Frage relevant, wo künftig junge Familien gebildet werden. So weist der Anteil der jungen Paare (unter 35 Jahren) bei einem Kreisdurchschnitt von 4 % auf der Ebene der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden nur eine geringe Streuung um diesen Mittelwert auf (die Anteile liegen also eng beieinander).

Das bedeutet aber auch, dass in den bevölkerungsreicheren Kommunen eine absolut hohe Anzahl junger Paare lebt. Dies betrifft z. B. auch die Städte Eckernförde und Rendsburg. Verändert sich hier aufgrund zusätzlicher Haushaltsmitglieder (=Kinder) der Bedarf nach Wohnraum, stellt sich auf der individuellen Ebene die Frage, ob familiengerechtes Wohnen in der Stadt gewünscht ist und, wenn ja, ob es realisiert werden kann.

Damit ist es aus Sicht der Steuerung auch eine strategische Frage, wo familiengerechter Wohnraum entstehen soll und kann. Nicht selten erfolgen Wanderungen in der Familiengründungsphase aus den Städten heraus auch deshalb, weil als bedarfsadäquat empfundene Angebote nicht verfügbar (oder bezahlbar) sind.

Neben der kurz angerissenen Standortfrage spielt vor allem auch das Preisniveau des verfügbaren Wohnraums eine Rolle. Wie die Auswertung von Daten der Fa. micron zeigt, können rund 10% aller jungen Familien mit Kind (<35 Jahren) zur Klasse der „finanziell Schwächeren“ gezählt werden (durchschnittliche Kaufkraft: 35.660 €/Jahr[9]). Dies sind kreisweit etwa 700 Haushalte. Bei den Familien mit Kind in der mittleren Altersklasse (35 bis unter 55 Jahre) sind

[9] Anmerkung: Die Zuordnung zu den „Statusgruppen“ wird von der Fa. microm durch ein Scoring-System vorgenommen. Es lassen sich an dieser Stelle also keine Einkommenspannen (siehe dafür z.B. Abschnitt 5.8), sondern lediglich die durchschnittliche Kaufkraft pro Jahr angeben. Bei der durchschnittlichen Kaufkraft handelt es sich um den Teil des Einkommens, der einer Person oder einem Haushalt (im Durchschnitt) für den Konsum oder das Sparen - und damit theoretisch auch für das Wohnen - zur Verfügung steht. Er umfasst das Einkommen abzüglich Steuern und Transfers (Nettoeinkommen) plus staatlicher Transferleistungen (vgl. https://www.wohnungsmarktbeobachtung.de/wissensdatenbank/indikatoren/wohnungsnachfrage/einkommen-kaufkraft/kaufkraft [27.7.2021]).

es kreisweit rund 3.400 Haushalte (~12 %), die als „finanziell schwächer“ eingestuft werden (durchschnittliche Kaufkraft: 39.870 €/Jahr) (vgl. Abbildung 41).

Hinzu kommen die jungen Paare (potenzielle „junge Familien“). Bei diesem Haushaltstyp zählen rund 1.100 Haushalte zur Einkommensklasse „finanziell schwächer“ (~20 %) (durchschnittliche Kaufkraft: 35.720 €/Jahr).

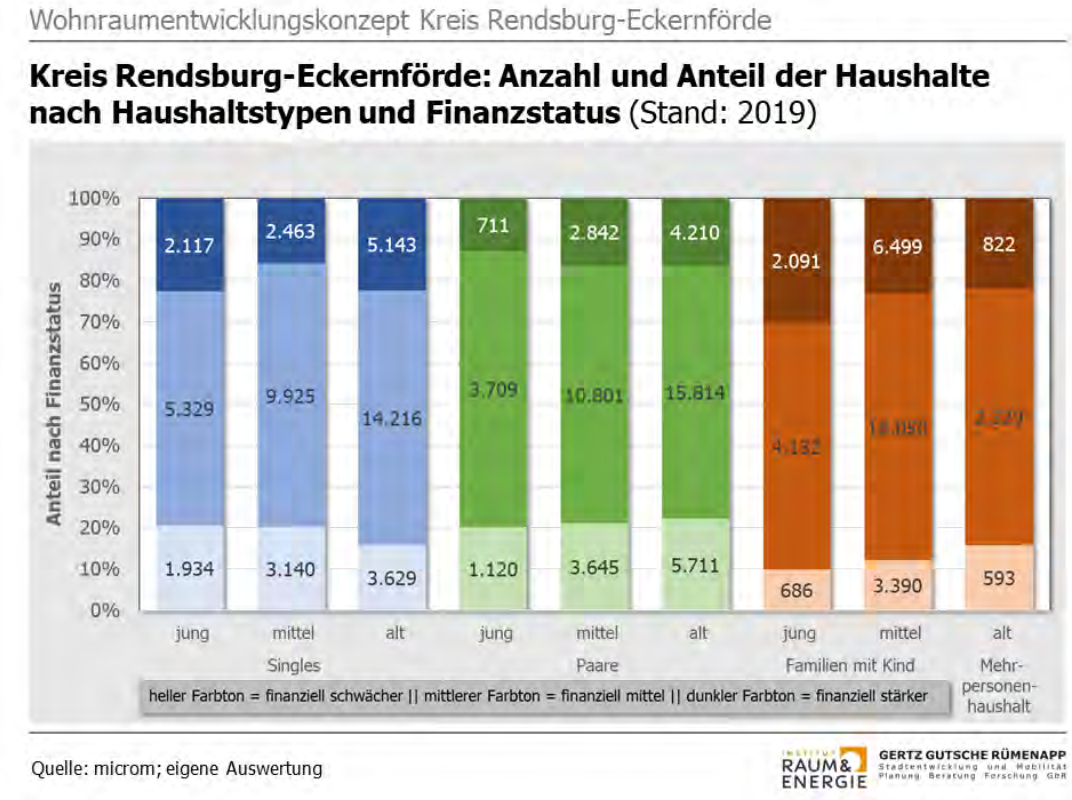


Abbildung 41 Anzahl und Anteil der Haushalte nach Haushaltstypen und Finanzstatus

Der (Finanz-)Status in den Lebensphasen nach Status wird innerhalb der Berechnung durch die Fa. microm gemäß einem Scoring zugewiesen. Die folgende **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** stellt die durchschnittliche jährlich Kaufkraft in Euro für die Haushaltstypen dar.

Haushaltstyp	Alters-kategorie	Alter	Finanzstatus	Durchschnittliche Kaufkraft in €/Jahr (auf 10 € gerundet)
Singles	Jung	Unter 35 Jahre	Schwächer	33.560 €
			Solide/mittel	40.830 €
			Stärker	50.160 €
	Mittel	35 bis unter 65 Jahre	Schwächer	34.640 €
			Solide/mittel	43.810 €
			Stärker	53.450 €
	Alt	65 Jahre und älter	Schwächer	36.830 €
			Solide/mittel	45.470 €
			Stärker	55.230 €
Paare	Jung	Unter 35 Jahre	Schwächer	35.720 €
			Solide/mittel	45.600 €
			Stärker	54.380 €
	Mittel	35 bis unter 55 Jahre	Schwächer	39.530 €
			Solide/mittel	50.500 €
			Stärker	60.180 €
	Alt	55 Jahre und älter	Schwächer	41.130 €
			Solide/mittel	51.920 €
			Stärker	61.840 €
Familien mit Kind/ern	Jung	Unter 35 Jahre	Schwächer	35.660 €
			Solide/mittel	44.620 €
			Stärker	56.900 €
	Mittel	35 bis unter 55 Jahre	Schwächer	39.870 €
			Solide/mittel	51.430 €
			Stärker	62.950 €
Mehr-Personen-Haushalt	Alt	55 Jahre	Schwächer	39.950 €
			Solide/mittel	52.040 €
			Stärker	65.240 €

Tabelle 1: Haushaltstypen nach Altersklasse und Finanzstatus (Quelle: microm)

5.3 Junge Menschen in Ausbildung bzw. in der Phase des Berufseinstiegs

In den meisten ländlichen Räumen in Deutschland ist der Wanderungssaldo bei den 18- bis unter 25-Jährigen deutlich und dauerhaft negativ. Das heißt, dass in dieser Altersgruppe mehr Menschen fort- als zuziehen. Dies ist wenig verwunderlich: In dieser Altersklasse befinden sich die jungen Erwachsenen in aller Regel in der Berufsausbildung, im Studium oder steigen in die Phase der Berufstätigkeit ein. Der Beginn dieser Phasen ist häufig mit einem Auszug aus dem Elternhaus verbunden: Insbesondere dann, wenn gewünschte Ausbildungsangebote in der Nähe des Heimatortes nicht verfügbar sind (z.B. bestimmte Studiengänge). Fortzüge erfolgen aber auch unabhängig vom Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatzangebot in der Nähe des Elternhauses im Zuge des normalen Prozesses des Erwachsenwerdens.[10] Passender Wohnraum steht dieser Gruppe in der Regel nicht zur Verfügung. Das gilt insbesondere für die ländlicher geprägten Teile des Kreises und den Teilraum 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal), in dem der Mangel/Bedarf an kleineren Wohnungen, so das Ergebnis der Kommunalbefragung, als besonders gravierend bzw. hoch empfunden wird.[11]

Für die Städte und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde stellen sich im Hinblick auf die Wohnraumversorgung junger Menschen in Ausbildungs- bzw. Einstiegsphase des Berufslebens folgende Fragen:

- Wie viel und welchen Wohnraum benötigen wir für die „eigenen Kinder“, also die, die in der Gegend bleiben, aber zuhause (=aus dem Elternhaus) ausziehen wollen?
- Wie viel und welchen Wohnraum brauchen wir für junge Erwachsene, die aus Ausbildungs- bzw. beruflichen Gründen in die Region zuziehen wollen?

Gegebenenfalls sind mit diesen Fragen auch Überlegungen zur Menge und Art des benötigten Wohnraums für Erwachsene verknüpft, deren Wohnungen nach Auszug der Kinder zu groß geworden sind („Empty Nesters“).

Alle diese Fragen haben neben den genannten auch eine Standortdimension („Wo wird dieser Wohnraum benötigt bzw. soll dieser sinnvollerweise angeboten werden?“). Besonders wichtig erscheint zudem die Frage nach dem „passenden“ Preisniveau:

Zum Ende des Jahres 2018 lebten rund 19.000 Personen in der Altersklasse 18 bis unter 25 Jahren im Kreisgebiet. Auch wenn vermutlich ein Teil dieser Personen (noch) im Elternhaus lebt (bundesweit wohnt rund ein Viertel der 25-Jährigen bei den eigenen Eltern), handelt es sich bei den jungen Erwachsenen um eine relevante Zielgruppe für die Wohnraumversorgung – mit unterschiedlichen Budgets und finanziellen Möglichkeiten. Bezogen auf die Altersklasse der bis unter 35-Jährigen (kreisweit rund 45.600 Personen) lässt sich aus den Daten der Fa. microm Folgendes ablesen: Sowohl bei jungen Singles als auch bei jungen Paaren

[10] Anmerkung: Bundesweit lebt etwa ein Viertel der 25-Jährigen noch im eigenen Elternhaus (https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/_inhalt.html). Ob dies eine Reaktion auf das Fehlen eines passenden Wohnraumangebotes oder finanziellen Zwängen geschuldet ist oder ob der wesentliche Treiber hinter der Entscheidung für diese Form des Zusammenlebens Vorteile bei der Alltagsorganisation sind, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

[11] Anmerkung: dazu tragen die überregionalen Schul- und Fortbildungsangebote sowie die Tatsache bei, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum eines der herausragenden Wirtschaftszentren des Landes ist und sich vor diesem Hintergrund die Bedarfe konzentrieren.

sind es jeweils 20%, die zur Einkommensklasse der „finanziell Schwächeren“ gerechnet werden können (Durchschnittliche Kaufkraft pro Jahr: 33.560 € (Singles) bzw. 35.720 € (Paare)). Bei den unter 35-Jährigen, die bereits in eigenen Familienstrukturen mit Kindern leben, trifft dies auf 10% zu (Durchschnittliche Kaufkraft: 35.660 €/Jahr).

5.4 Alleinerziehende

In mehr als 20% der Haushalte, in denen in Schleswig-Holstein Kinder wohnen, lebt nur ein Elternteil mit den Kindern zusammen. Wird dieser Wert auf die Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde angewendet, wären dies kreisweit rund 7.500 Haushalte.

Eine weitergehende Quantifizierung ist aufgrund fehlender amtlicher Statistiken zu den Haushaltsstrukturen nicht ohne weiteres möglich – und vor dem Hintergrund der Fragestellung auch nicht zwingend erforderlich: Es ist davon auszugehen, dass Alleinerziehenden-Haushalte grundsätzlich die gleichen Wohnungen nachfragen wie Haushalte anderer Struktur, aber mit derselben Mitgliederzahl.

Nach den Ergebnissen der Kommunalbefragung sollen insbesondere im Teilraum 1 Alleinerziehende und Single-Haushalte bei der künftigen Wohnraumentwicklung im Mittelpunkt stehen

Im Rahmen der Kommunalbefragung wird aus dem Teilraum 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal) die Gruppe der Alleinerziehenden und Singles als diejenige hervorgehoben, für die zukünftig verstärkt Wohnungsbau betrieben werden soll (vgl. Abbildung 42).

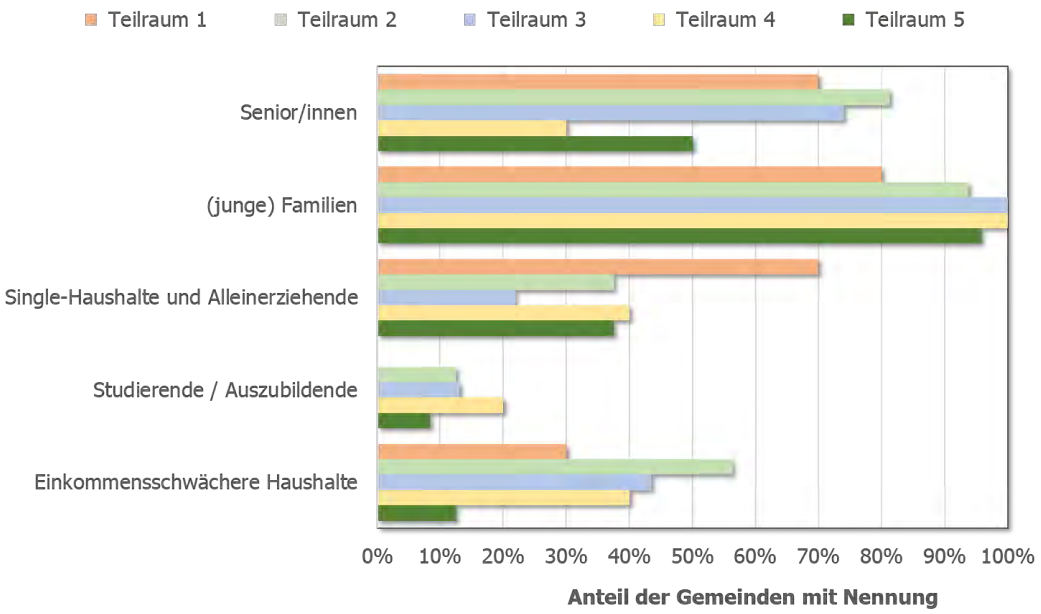


Abbildung 42 Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraum-entwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen

Jedoch steht Alleinerziehenden-Haushalten in der Regel nur ein Einkommen zur Verfügung, häufig zudem aus einer Teilzeit-Tätigkeit, so dass die Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Alleinerziehenden-Haushalte eine besondere Bedeutung hat.

5.5 Senior*innen

Im Zuge der anwachsenden Anzahl älterer und alter Menschen[12] gewinnt die Frage nach dem passenden Wohnraumangebot für Senior*innen zunehmend an Bedeutung. Aus den Rückmeldungen im Rahmen der Kommunalbefragung wird ersichtlich, dass die Kommunen die Wohnbedarfe der Senior*innen erkennen (vgl. Abbildung 38 und Abbildung 40) und diese bei der zukünftigen Wohnraumentwicklung verstärkt im Fokus stehen sollen (vgl. Abbildung 42).

Im Sinne eines bedarfsadäquaten Wohnraumangebotes für Menschen im Senior*innenalter bringt dies die Verpflichtung mit sich, sich künftig noch stärker mit den Wohnwünschen und Wohnbedarfen älterer Menschen auseinanderzusetzen. Häufig besteht bei Senior*innen der Wunsch, in der gewohnten Umgebung, möglichst sogar in der eigenen Häuslichkeit, alt werden zu können. Anpassungsmaßnahmen in der Wohnung können dabei unterstützen, auch und insbesondere dann, wenn Unterstützungs- und Pflegebedarfe zunehmen. In diesem Zusammenhang kommt insbesondere der barrierefreien oder -armen Um- oder Ausgestaltung des Hauses oder der Wohnung eine besondere Rolle zu.

Wichtige Fragen im Zusammenhang mit einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung betreffen zudem Aspekte der Versorgung sowie der gesellschaftlichen und kulturellen Teilhabe und damit das Wohnumfeld. Insbesondere in den sehr ländlich geprägten Teilräumen des Kreises sind Versorgungs- und Dienstleistungsangebote häufig (fast) nur mit dem Pkw erreichbar. Sofern die Nutzung eines eigenen Pkw z.B. aus Altersgründen nicht (mehr) in Frage kommt, ist die Erreichbarkeit von z.B. Arztpraxen oder Versorgungsgelegenheiten häufig stark eingeschränkt – wenn nicht nachbarschaftliche Hilfe und Unterstützung organisiert werden kann oder das vielerorts weniger attraktive ÖPNV-Angebot genutzt werden soll.

Herausforderungen zur Sicherung einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung von Senior*innen stellen sich voraussichtlich künftig in allen Kommunen. Wenn ein Leben im Alter z.B. durch barrierefreien Umbau von Wohnhäusern und Wohnungen oder die Schaffung alternativer bezahlbarer Wohnraumangebote am Ort ermöglicht werden kann und soll, stellen sich insbesondere Fragen im Zusammenhang mit der eigenständigen Versorgung, Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe. Im Sinne der Bedarfsgerechtigkeit von Wohnraumangeboten empfiehlt es sich, diese Aspekte bei den Standortüberlegungen von vornherein mitzudenken.

5.6 Menschen mit Pflegebedarf

Hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, handelt es sich um ältere Menschen, die entweder Unterstützungs- oder Hilfeleistungen bis hin zur (ambulant leistbaren) Pflege benötigen. Betroffene wohnen in der Regel in „normalen“ Wohnungen, die (idealerweise) nach und nach an die Bedarfe angepasst werden, solange, bis eine stationäre Lösung gefordert ist. Idealerweise müssten diese Bedarfe (Hilfe- und Unterstützungsleistungen bis hin zur ambulanten Pflege) bereits in Neubauten berücksichtigt werden. Die Anforderungen sind deckungsgleich mit denen älterer Menschen (vgl. Abschnitt 5.5).

[12] Anmerkung: S. hierzu Kapitel 4.2 „Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung“

5.7 Menschen mit Behinderungen

Menschen mit Behinderungen[13] sehen sich auf dem Wohnungsmarkt häufig besonderen Schwierigkeiten ausgesetzt. Aufgrund der Vielschichtigkeit dieser Personengruppe fällt eine Generalisierung jedoch schwer:

- Menschen mit körperlichen Behinderungen haben ggf. Bedarf an barrierearmen oder -freiem Wohnraum. Hier entstehen ggf. Konkurrenzen mit Senior*innen mit ähnlichen Anforderungen.
- Die Anforderungen von Menschen mit geistigen oder seelischen Behinderungen dürften sich von denen der Menschen ohne Behinderung kaum unterscheiden – möglicherweise bestehen spezifische Bedarfe im Hinblick auf wohnortnahe Unterstützungsangebote.

Die UN-Behindertenrechtskonvention unterstreicht die Bedeutung des selbstständigen Lebens in den eigenen vier Wänden für Menschen mit Behinderungen (ebenso wie für ältere Menschen) und verweist in diesem Zusammenhang auf die Qualität der Wohnung, insbesondere dann, wenn motorische Beeinträchtigungen vorliegen. Dabei spielt die Qualität der Wohnungen (gemeint sind Wohnungen, die z.B. den Einsatz von Hilfsmitteln wie Rollator oder Rollstuhl erlauben oder ambulante Betreuungsmöglichkeiten möglich machen[14]) stets dann eine zentrale Rolle, wenn motorische Beeinträchtigungen vorliegen.

Eine quantitative Erfassung der Anzahl von Menschen mit Behinderungen fällt eher schwer. Verfügbar sind in der Regel Angaben zur Anzahl der Menschen mit Schwerbehindertenausweis differenziert nach dem Grad der Behinderung. Aufgrund der Bandbreite der darunter subsummierten Erkrankungen und Beeinträchtigungen hilft dies für die Abschätzung und Quantifizierung der Wohnraumbedarfe kaum weiter. Und auch die Statistik der Eingliederungshilfe enthält zwar Angaben zur Anzahl der Menschen mit seelischen Behinderungen. Dieser Gruppe lassen sich jedoch keine homogenen Wohnraumbedarfe unterstellen – zumindest keine, die sich von Haushalten, in denen kein Haushaltsmitglied unter einer seelischen Behinderung leidet, unterscheiden.

Die Bedarfe gerade dieser Gruppe reduzieren sich keinesfalls auf die Wohnung. Sie betreffen, wie bereits erwähnt, die Lage und das Wohnumfeld.

5.8 Arbeitslosigkeit und Transferleistungsbezug

Weiterhin stellen Menschen ohne regelmäßiges Einkommen aus Berufstätigkeit bzw. sehr geringen Erwerbseinkommen eine wichtige Zielgruppe für die Wohnraumversorgung dar. In diesem Abschnitt erfolgt ein kurzer Überblick über Personengruppen, die hinsichtlich ihrer Versorgung mit Wohnraum besonderen Schwierigkeiten ausgesetzt sind oder sein könnten. Es wird zudem der Versuch unternommen, die Anzahl der Menschen, die zu diesen Personengruppen zählen, näherungsweise zu quantifizieren. Dies dient vor allem einer grundsätzlichen Annäherung und Sensibilisierung. (Einen besseren Überblick über die Einkommensverteilung im Kreis bietet der nachfolgende Abschnitt 5.9)

---

[13] Hinweis: In diesem Kap. Sind Hinweise und Anregungen von Frau Stefanie Schulte berücksichtigt, die sich als Fachplanerin für barrierefreies Bauen mit dem Wohnraumangebot für Menschen mit Behinderungen in Eckernförde auseinandersetzt.

[14] Anmerkung: s hierzu auch die Regelungen der DIN 18040-2

Im Jahresdurchschnitt des Jahres 2019 waren im Kreis Rendsburg-Eckernförde 5.597 Personen **arbeitslos** gemeldet. Dies entspricht einer Arbeitslosenquote von 3,9 % (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen)[15]. Die Anzahl der Arbeitslosen sowie die Arbeitslosenquote im Kreisgebiet sind seit Jahren konstant rückläufig.

Zum 31.12.2019 befanden sich 14.634 Personen in **Bedarfsgemeinschaften nach dem SGB II**. Von den 13.765 Regelleistungsberechtigten zählen gut zwei Drittel zu den erwerbsfähigen Leistungsberechtigten (Arbeitslosengeld II) und ein knappes Drittel zu den nicht erwerbsfähigen Leistungsberechtigten (Sozialgeld; überwiegend unter 15-Jährige). Es handelt sich dabei um die niedrigsten Werte mindestens der letzten 10 Jahre.[16]

Die Anzahl der Empfänger*innen von **Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nach dem SGB XII** ist hingegen in den vergangenen Jahren leicht angestiegen. Zum Ende des Jahres 2019 bezogen 3.583 Menschen Grundsicherungsleistungen, davon 2.789 Personen außerhalb von Einrichtungen, 1.518 von ihnen im Alter von 65 Jahren oder älter.[17]

Zum Ende des Jahres 2018 bezogen kreisweit 1.771 Menschen **Sozialhilfe**, knapp 40% von ihnen außerhalb von Einrichtungen.

In den Jahren 2015 bis 2018 sind 5.226 Asylsuchende im Kreis Rendsburg-Eckernförde aufgenommen worden. Weitere 287 in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019. Seit 2017 geht der Zugang von Asylsuchenden wieder deutlich zurück. Zum Ende des Jahres 2018 erhielten 2.345 der Erwerbsfähigen, neu Zugewanderten Leistungen nach dem SGB II. In den für das Berichtsjahr 2019 vorliegenden Monatsstatistiken bleibt dieser Wert weitgehend konstant.[18]

Kreisweit erhielten 1.319 Personen am 31.12.2018 **Asylbewerberregelleistungen**: 599 Personen erhielten Grundleistungen, 720 Personen Hilfen zum Lebensunterhalt.[19]

5.9 Einkommensschwächere Haushalte

Während der Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum bei Haushalten im Transferleistungsbezug offensichtlich ist, stellt sich auch für Haushalte mit geringen Erwerbseinkommen die Frage nach den Optionen zur Finanzierung bedarfsgerechten Wohnraums.

Hinsichtlich der verwendeten Datengrundlage stellt sich hier ein grundsätzliches Abgrenzungsproblem: Bei der Anzahl der Haushalte nach Einkommensklassen erfolgt keine Unterscheidung danach, aus welcher Quelle diese Einkommen erzielt werden. Es ist daher nach unserer Kenntnis so, dass grundsätzlich alle der in den vorstehenden Abschnitten beschriebenen Personengruppen auch in der folgenden Auswertung enthalten sind.

Rund 30 % der Haushalte im Kreis Rendsburg-Eckernförde verfügen danach über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von unter 2.200 €, mehr als 23.000 Haushalte (17,6 %) sogar weniger als 1.600 € pro Monat netto (vgl. Abbildung 43).

[15] Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit

[16] Quelle: Sozialberichterstattung in der amtlichen Statistik

[17] Quelle: Sozialamt des Kreises Rendsburg-Eckernförde

[18] Integrationsbericht des Kreises Rendsburg-Eckernförde

[19] Quelle: Statistik Empfänger von Asylbewerberregelleistungen

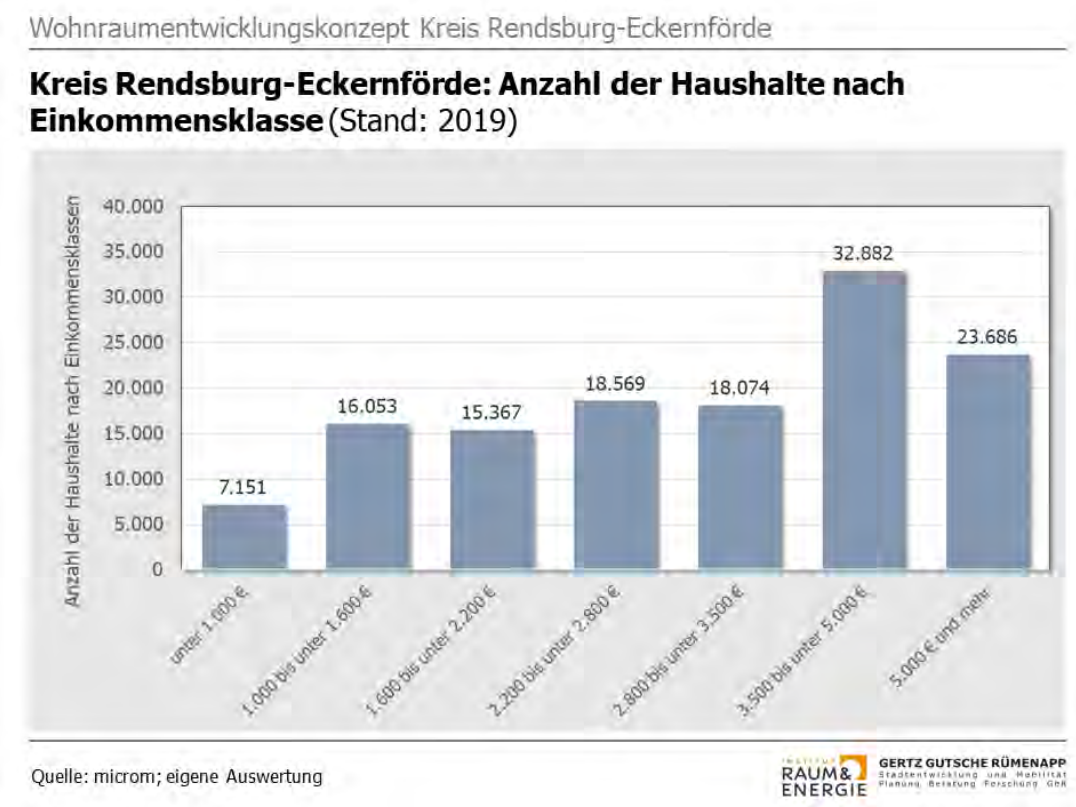


Abbildung 43 Anzahl der Haushalte nach Einkommensklassen (Haushaltsnettoeinkommen) im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2019

Auch in Bezug auf die Situation in den Teilräumen ergeben sich deutliche Unterschiede. Insbesondere in den Mittelzentren Rendsburg und Eckernförde aber auch etwa in Büdelsdorf sind die Anteile der Haushalte in den Klassen mit eher geringem Einkommen hoch. Gleiches gilt für die besonders „teure“ Fördekooperation um Kiel: Mit etwa 56 % stellen die einkommensschwächeren Haushalte eine wichtige Zielgruppe der Wohnraumversorgung dar (vgl. Abbildung 42).

Aus der Kommunalbefragung ergibt sich, dass die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums für die Mehrzahl der Kommunen der Teilräume 1, 2 und 3 (vgl. Abbildung 44) ein wesentliches Handlungsfeld für die Bedarfsgerechtigkeit der (künftigen) Wohnraumversorgung darstellt (zw. 56 % und 65 %).

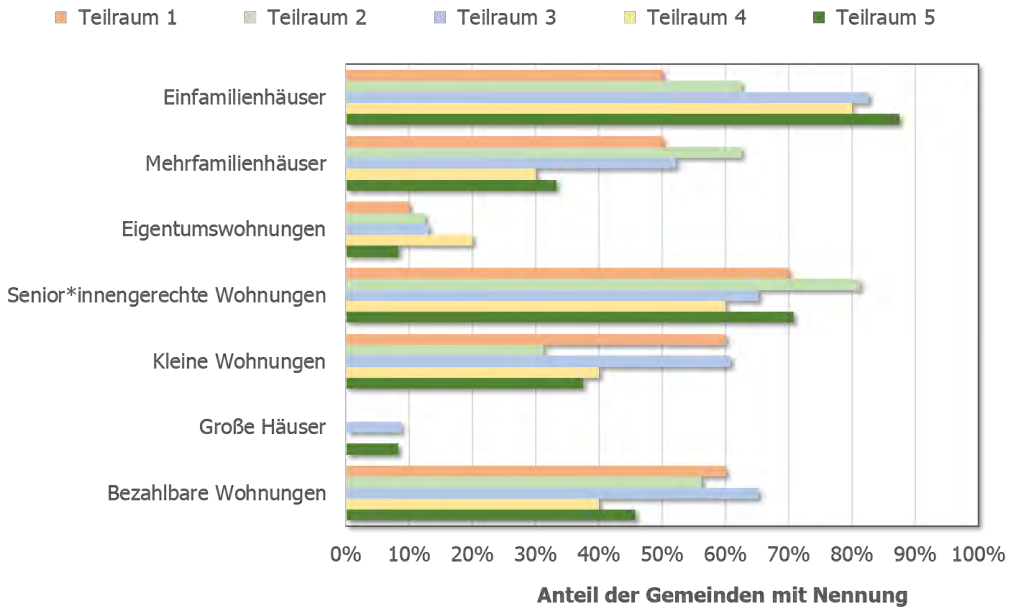


Abbildung 44 *Antworten auf die Frage „Welche Wohnungs- und Gebäudeformen braucht es für diese Zielgruppe(n) in Ihrer Stadt oder Gemeinde vor allem?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen*

5.10 Wohngeld und Wohnberechtigungsscheine

Wohngeld können in Deutschland Haushalte beantragen, die aufgrund ihres geringen Einkommens einen Zuschuss zur Miete (Mietzuschuss) oder zu den Kosten selbst genutzten Wohneigentums (Lastenzuschuss) benötigen. Im 4. Quartal 2019 wurden im Kreis Rendsburg-Eckernförde durchschnittlich 1.260 Empfänger*innen eines Mietzuschusses sowie 164 Empfänger/innen eines Lastenzuschusses gezählt. Eine Abfrage der Anzahl der **Wohnberechtigungsscheine** erfolgte bei den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden. Einen Wohnberechtigungsschein bekommen Personen, deren Einkommen unter festgelegten Einkommensgrenzen liegt. Mit dem Wohnberechtigungsschein als Nachweis, dass die Voraussetzungen erfüllt sind, kann direkt bei den Vermieter*innen eine Bewerbung auf Sozialwohnungen erfolgen.

Im Jahr 2019 wurden im Kreis Rendsburg-Eckernförde 1.017 Wohnberechtigungsscheine ausgestellt. Aus der Ämterabfrage liegen lediglich vollständige Informationen zu den in den Jahren 2018 und 2019 neu ausgestellten Wohnberechtigungsscheinen vor. Eine Gesamtzahl der „gültigen“ Wohnberechtigungsscheine ist nicht bekannt, so dass sich eine Bilanzierung mit der Anzahl der belegungsgebundenen Wohneinheiten verbietet. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde jedoch rückgemeldet, dass die Anzahl der Wohnberechtigungsscheine die Anzahl der belegungsgebundenen Wohnungen teilräumlich teils deutlich übersteigt.

Mit 252 bzw. 228 sind insgesamt rund 47 % aller Wohnberechtigungsscheine in den Mittelzentren Rendsburg und Eckernförde ausgestellt (in beiden Städten zusammen leben jedoch nur etwa 17 % der Kreisbevölkerung). Dieser Zusammenhang zeigt sich grundsätzlich auch für das Jahr 2018. Daraus wird deutlich, dass es – trotz eines insgesamt sichtbaren Zusammenhangs zwischen Wohnortbevölkerung und Anzahl der Wohnberechtigungsscheine – grundsätzlich deutlich mehr Anspruchsberechtigte in den Zentren gibt.

Knapp 60% der in den Jahren 2018 und 2019 neu ausgestellten Wohnberechtigungsscheine wurden für Ein-Personen-Haushalte, weitere 23% für Zwei-Personen-Haushalte ausgestellt, nur rund 18% der neuen Scheine berechtigen Haushalte mit drei und mehr Personen zum Bezug einer belegungsgebundenen Wohnung.

6 Struktur und Entwicklung des Wohnungsmarktes im Kreis

6.1 Entwicklung des Wohnraumangebotes

6.1.1 Wohnformen

Zum Ende des Jahres 2019 gab es im Kreis Rendsburg-Eckernförde 137.506 Wohnungen. Dies entspricht einem Anstieg der Anzahl der Wohnungen gegenüber dem Referenzjahr 2011 um rund +7.350 (+5,6 %).[20]

Etwa 52 % der Wohnungen befinden sich in Wohngebäuden mit einer Wohnung (Einfamilienhaus), 14 % in Wohngebäuden mit zwei Wohnungen (Doppelhaus) und rund 34 % der Wohnungen in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen.[21]

Im Zeitraum von 2011 bis 2019 ist die Anzahl der Wohnungen in Einfamilienhäusern um 5,4 % (+3.650), die der Wohnungen in Wohngebäuden mit zwei Wohnungen um 4,5 % (+800) sowie die Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen um 6,6 % angewachsen (+2.900) (vgl. Abbildung 45).

[20] Anmerkung: Die Auswertungen in diesem Abschnitt basieren auf Daten aus der Regionalstatistik der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, insb. Angaben zum Wohngebäude- sowie Wohnungsbestand sowie der Baufertigstellungsstatistik.

[21] Anmerkung: In den Erläuterungen zu den verwendeten Datenquellen finden sich Definitionen der Begriffe „Wohngebäude“ sowie „Wohnungen“, nicht jedoch eine genaue Beschreibung, welche Wohngebäude genau zu den Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen gezählt werden (vgl. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/fortschreibung-wohnungsbestand-pdf-5312301.pdf?__blob=publicationFile). Die Definitionen legen jedoch den Schluss nahe, dass hierzu vor allem Mehrfamilienhäuser gezählt werden. Dies betrifft sowohl Wohngebäude, in denen die einzelnen Wohneinheiten separat von außen erschlossen sind als auch Mehrfamilienhäuser, in denen die Erschließung über ein gemeinsames Treppenhaus erfolgt. Als einzelnes Gebäude gilt jedes freistehende Gebäude oder bei zusammenhängender Bebauung – z.B. Doppel- oder Reihenhäuser – jedes Gebäude, das durch eine vom Dach bis zum Keller reichende Brandmauer von anderen Gebäuden getrennt ist. Ist keine Brandmauer vorhanden, so gelten die zusammenhängenden Gebäudeeinheiten als einzelne Gebäude, wenn sie ein eigenes Erschließungssystem (eigener Zugang und eigenes Treppenhaus) besitzen und für sich benutzbar sind.



Abbildung 45 Anzahl der Wohnungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Anzahl der Wohnungen im jeweiligen Wohngebäude

Die folgende Abbildung zeigt die Bautätigkeit im Kreis Rendsburg-Eckernförde – in Form der baufertiggestellt gemeldeten Wohnungen im Zeitraum 2011 bis 2019[22]. Es wird deutlich, dass die Bautätigkeit ab dem Jahr 2014 gegenüber den Jahren davor wieder deutlich angezogen hat. Wie die gelbe Linie zeigt, lässt sich dieser Effekt grundsätzlich auch auf Ebene des Landes Schleswig-Holstein nachvollziehen. Daran zeigt sich ein klarer Zusammenhang zwischen Bautätigkeit und konjunktureller Entwicklung: Mit dem „Anspringen" der Konjunktur nach der Wirtschaftskrise stieg auch die Wohnbautätigkeit dynamisch an (vgl. Abbildung 46).

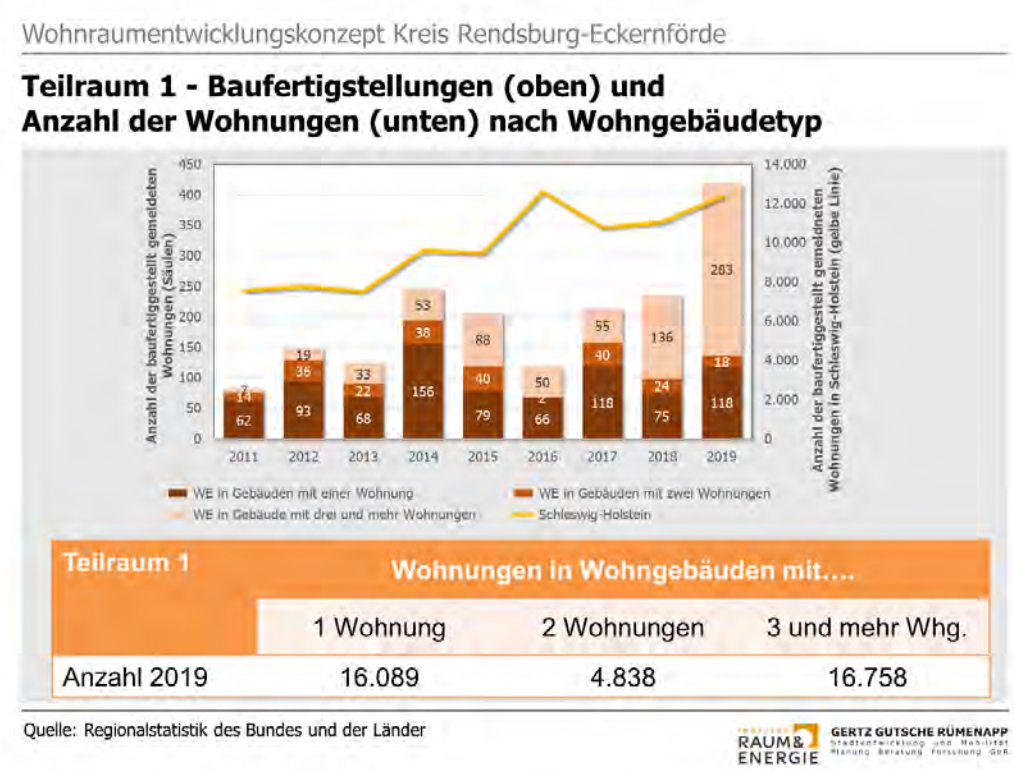
[22] Anmerkung: Es ist bekannt, dass in aller Regel nicht alle real fertiggestellten Wohnungen als baufertiggestellt gemeldet werden, so dass die zugrundeliegende Statistik durchaus ihre Schwächen hat, als Annäherung an realitätsnahe Ergebnisse hier jedoch dennoch Verwendung findet.



Abbildung 46 *Anzahl der baufertiggestellten Wohnungen nach Gebäudetyp im Kreis Rendsburg-Eckernförde (Säulen) sowie in Schleswig-Holstein (gelbe Linie)*

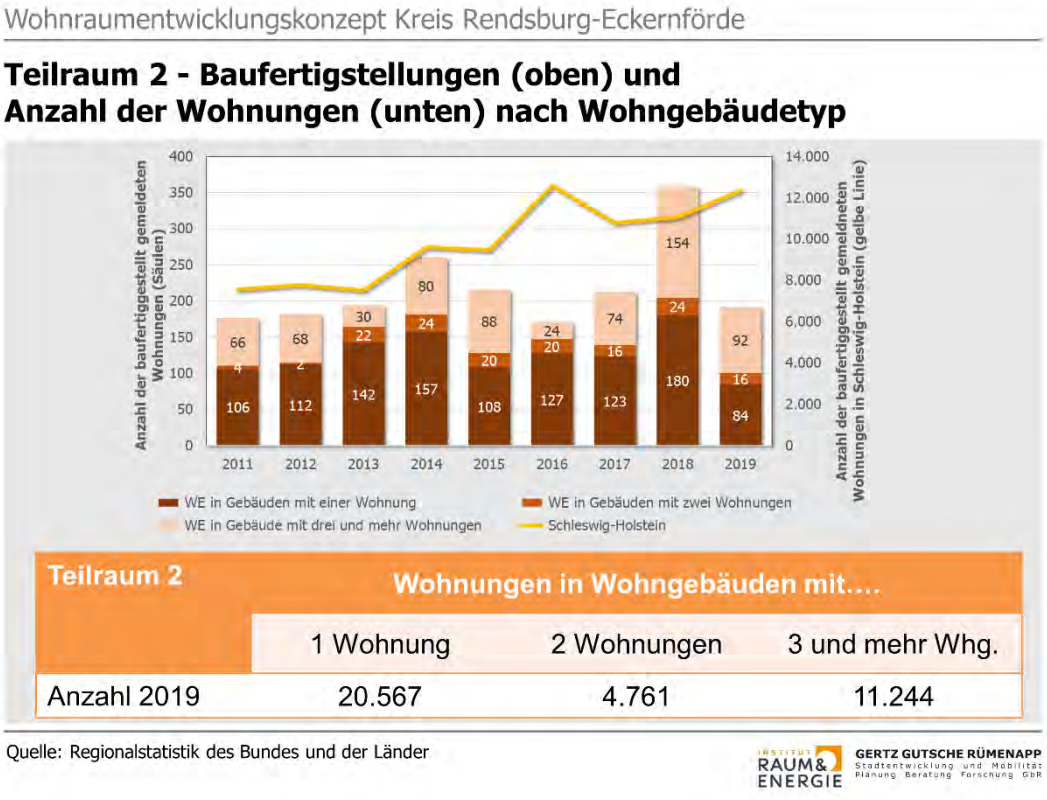
Im Teilraum 1 ist der Anteil der Wohneinheiten in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen mit knapp 45 % im Vergleich zum Kreisdurchschnitt hoch. Die Anzahl der Wohneinheiten ist über alle betrachteten Wohngebäudeformen hinweg zwischen 2011 und 2019 um jeweils rund +5 % angestiegen (vgl. Abbildung 47).

In den Gemeinden des Teilraums 2 befinden sich nur rund 31 % der Wohnungen in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen. Etwa 56 % hingegen in Einfamilienhäusern (Kreisdurchschnitt: 34 % bzw. 52 %). Die Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen ist gegenüber dem Jahr 2011 um mehr als 6 % gestiegen, die der Einfamilienhäuser um rund 5 % (vgl. Abbildung 47).



Teilraum 1	Wohnungen in Wohngebäuden mit....		
	1 Wohnung	2 Wohnungen	3 und mehr Whg.
Anzahl 2019	16.089	4.838	16.758

Abbildung 47 *Teilraum 1 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp*



Teilraum 2	Wohnungen in Wohngebäuden mit....		
	1 Wohnung	2 Wohnungen	3 und mehr Whg.
Anzahl 2019	20.567	4.761	11.244

Abbildung 48 *Teilraum 2 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp*

Der Anstieg der Anzahl der Wohneinheiten war zwischen 2011 und 2019 in den Städten und Gemeinden des Teilraums 3 besonders hoch: Die Anzahl der Wohneinheiten in Wohngebäuden mit drei oder mehr Wohnungen ist um rund 9 % angewachsen, die der Wohneinheiten in Einfamilienhäusern um mehr als 7,5 % (vgl. Abbildung 49).

Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilraum 3 - Baufertigstellungen (oben) und Anzahl der Wohnungen (unten) nach Wohngebäudetyp



Teilraum 3	Wohnungen in Wohngebäuden mit....		
	1 Wohnung	2 Wohnungen	3 und mehr Whg.
Anzahl 2019	14.629	3.714	11.369

Quelle: Regionalstatistik des Bundes und der Länder

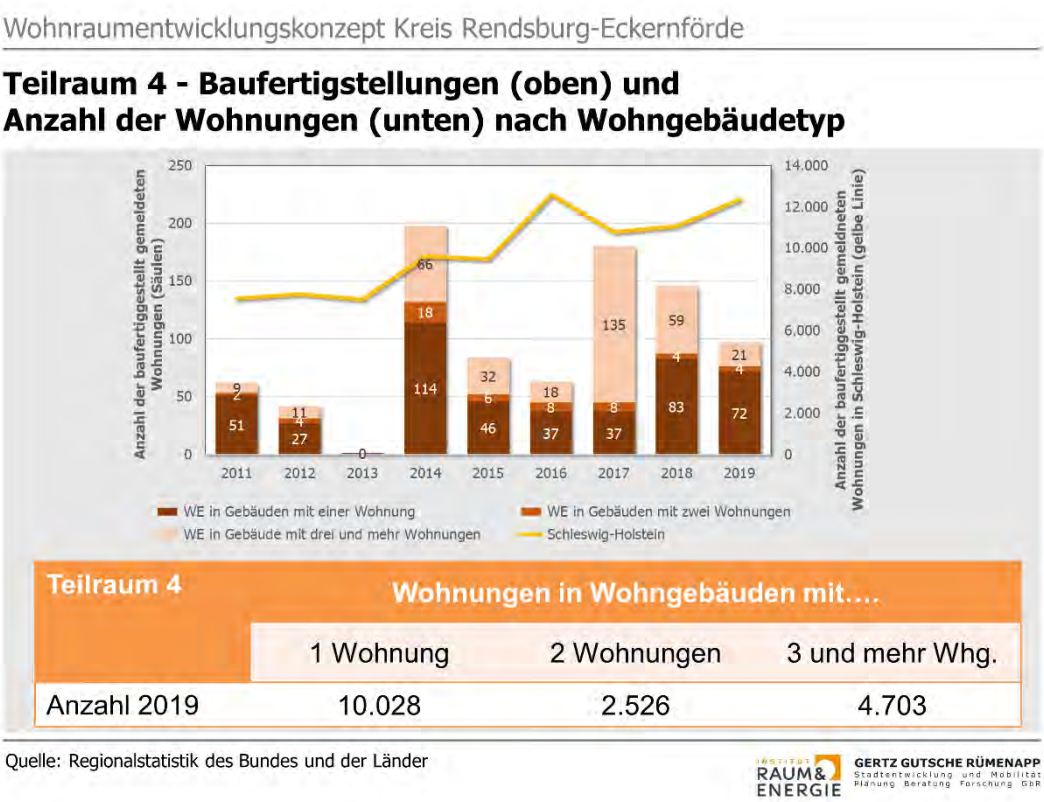
INSTITUT RAUM & ENERGIE — GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

Abbildung 49 *Teilraum 3 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp*

Im Teilraum 4 ist der Anteil der Einfamilienhäuser im Vergleich zum Kreisdurchschnitt (52 %) mit rund 58 % eher hoch. Demgegenüber ist der Anteil der Wohneinheiten in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen mit 27% eher gering (Kreis: 34 %). Die Anzahl der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ist mit mehr als +9 % deutlich angestiegen (Anstieg der Anzahl aller Wohneinheiten in diesem Teilraum: +5,4 %) (vgl. Abbildung 50).

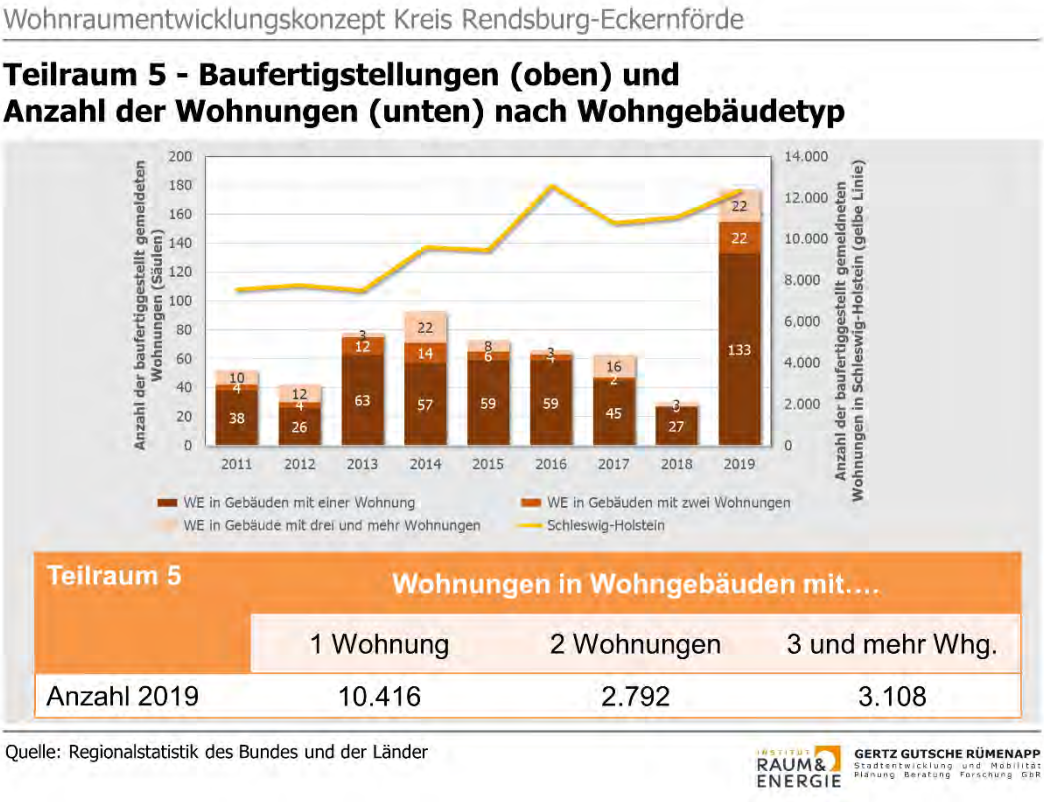
Die Anzahl der Wohneinheiten im Teilraum 5 ist im Betrachtungszeitraum um rund 4 % angestiegen. Der stärkste Anstieg entfällt mit 4,6 % auf Einfamilienhäuser, die mit knapp 64 % ohnehin schon den größten Anteil an allen Wohnungen stellen (vgl. Abbildung 51).

Besonders auffällig ist der starke „Sprung“ im Teilraum 5, der sich vom Jahr 2018 auf 2019 vollzieht: Nach der Baufertigstellungsstatistik ist dafür insbesondere die Bautätigkeit in Hohenwestedt (76 WE) und Aukrug (26 WE) ursächlich. Für beide Kommunen wurden für das Jahr 2018 keine Baufertigstellungen erfasst.



Teilraum 4	Wohnungen in Wohngebäuden mit....		
	1 Wohnung	2 Wohnungen	3 und mehr Whg.
Anzahl 2019	10.028	2.526	4.703

Abbildung 50 *Teilraum 4 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp*



Teilraum 5	Wohnungen in Wohngebäuden mit....		
	1 Wohnung	2 Wohnungen	3 und mehr Whg.
Anzahl 2019	10.416	2.792	3.108

Abbildung 51 *Teilraum 5 – Baufertigstellungen (Diagramm) und Anzahl der Wohngebäude (Tabelle) nach Wohngebäudetyp*

6.1.2 Eigentum/Miete

Wie in den allermeisten ländlichen Räumen ist auch der Wohnungsmarkt im Kreis Rendsburg-Eckernförde stark durch selbst genutztes Eigentum geprägt: Rund 62 % der Haushalte leben im Wohneigentum, etwa 38 % der Haushalte zur Miete (vgl. Abbildung 52).

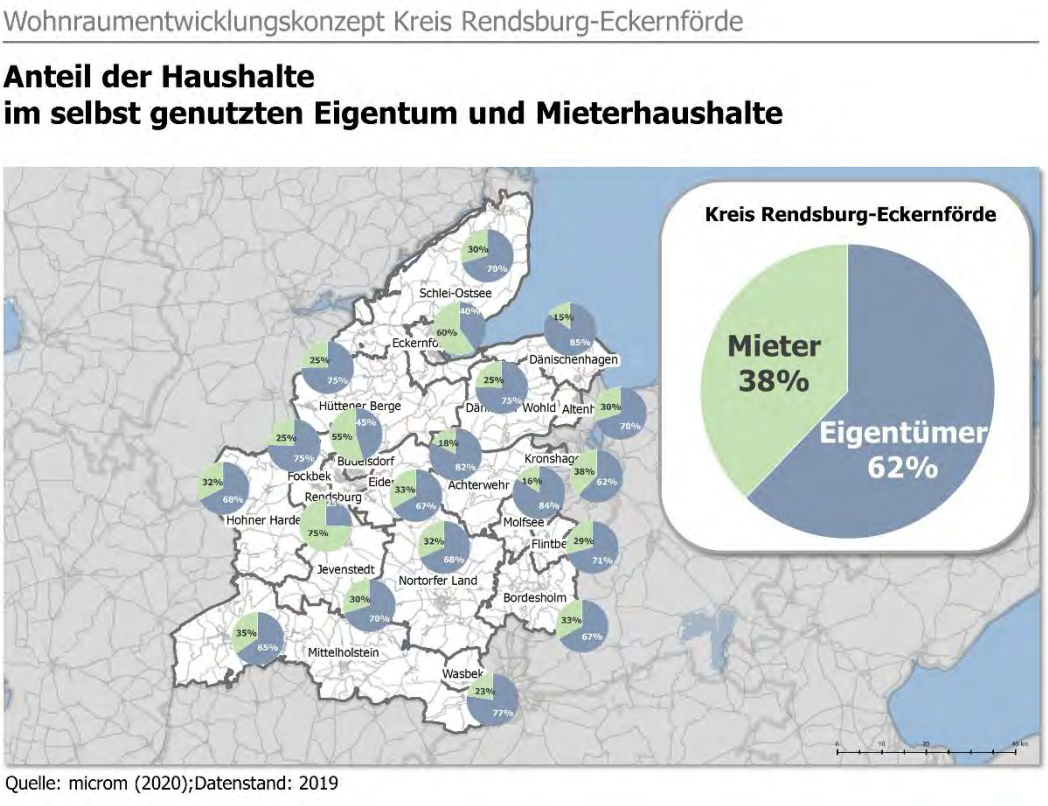


Abbildung 52 Anteil der Haushalte nach Eigentumsverhältnis der bewohnten Wohnung

Innerhalb des Kreisgebietes bestehen deutliche teilräumliche Unterschiede in Bezug auf das Verhältnis der Anteil von Eigentümer- und Mieterhaushalten: Während beispielsweise in Rendsburg nur ein Viertel aller Haushalte, in Eckernförde 40 % und in Büdelsdorf 45 % der Haushalte im Eigentum leben, sind dies in Fockbek und dem Amt Dänischer Wohld drei Viertel, im Amt Molfsee und dem Amt Dänischenhagen sogar über 80 %.

6.1.3 Zweitwohnsitze

Hintergrund

Eine Befassung mit der Menge der als Zweit- und Nebenwohnungen überwiegend zu Freizeitzwecken genutzten Wohnungen im Kreisgebiet empfiehlt sich schon allein deswegen, weil Wohnimmobilien, die auf den Markt kommen, häufig – und nach Eindruck vieler Verantwortlichen in zunehmenden Maßen – von Haushalten von außerhalb gekauft werden und dann nur temporär als Zweit- und Freizeitwohnungen genutzt werden. Dies betrifft insbesondere touristisch besonders reizvolle Lagen im Kreisgebiet.

Sofern ansonsten Wertverluste oder Leerstände drohen, ist eine temporäre Nutzung natürlich vorteilhaft, da ein entsprechender Verkaufserlös erzielt werden kann und Gebäude und Grundstück weiterhin gepflegt und zumindest temporär genutzt werden. Gegenwärtig ist die Lage im

Kreisgebiet jedoch eher so, dass der zu Freizeitzwecken genutzte Wohnraum den ortsansässigen oder (ins Dauerwohnen) zuzugswilligen Haushalten mit entsprechenden Bedarfen entzogen ist.

Für die Städte und Gemeinden ist dies aus verschiedenen Gründen nicht unproblematisch: Eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum für Zweit- und Freizeitwohnungen führt bei gleichbleibendem oder sinkenden Wohnraumangebot vor Ort zu einem Anstieg der Preise. Zudem ergibt sich eine Situation, in der zusätzliche Flächen- und Wohnraumbedarfe entstehen, sofern nicht ein Rückgang der „Erstwohnsitzbevölkerung“ mangels entsprechender Angebote in Kauf genommen werden soll.

Für die Kommunen erweist sich bei einer größeren Zahl von ausschließlich zu Freizeitzwecken genutzten Wohnungen oftmals als problematisch, dass viele Zweitwohnungsnehmer/innen sich nicht so in die dörfliche Gemeinschaft einbringen, wie das Menschen tun, die ihren Hauptwohnsitz in die Gemeinde verlegen. Menschen, die Wohnraum zu Freizeitzwecken nutzen, treten in aller Regel nicht der örtlichen Feuerwehr bei und schicken ihre Kinder nicht in den örtlichen Kindergarten. Zur Auslastung der Infrastruktur sowie der Tragfähigkeit bestehender Angebote tragen sie nur temporär und nur eingeschränkt bei (diese Diskussion wird bereits seit einiger Zeit unter dem Begriff der „kalten Betten“ geführt).

Ergebnisse der Ämterabfrage

Kreisweit waren am 31.12.2019 insgesamt 10.722 Personen mit Zweitwohnsitz gemeldet. Diese verteilen sich jedoch nicht gleichmäßig (und auch nicht bevölkerungsproportional) innerhalb des Kreises: Besonders viele Personen unterhalten ihren Zweitwohnsitz im Amt Schlei-Ostsee (1.755 Personen), im Amt Mittelholstein sind es etwas mehr als 1.000 Personen. Absolut betrachtet haben besonders wenige Menschen einen Zweitwohnsitz in der Gemeinde Wasbek sowie im Amt Flintbek (vgl. Abbildung 53).

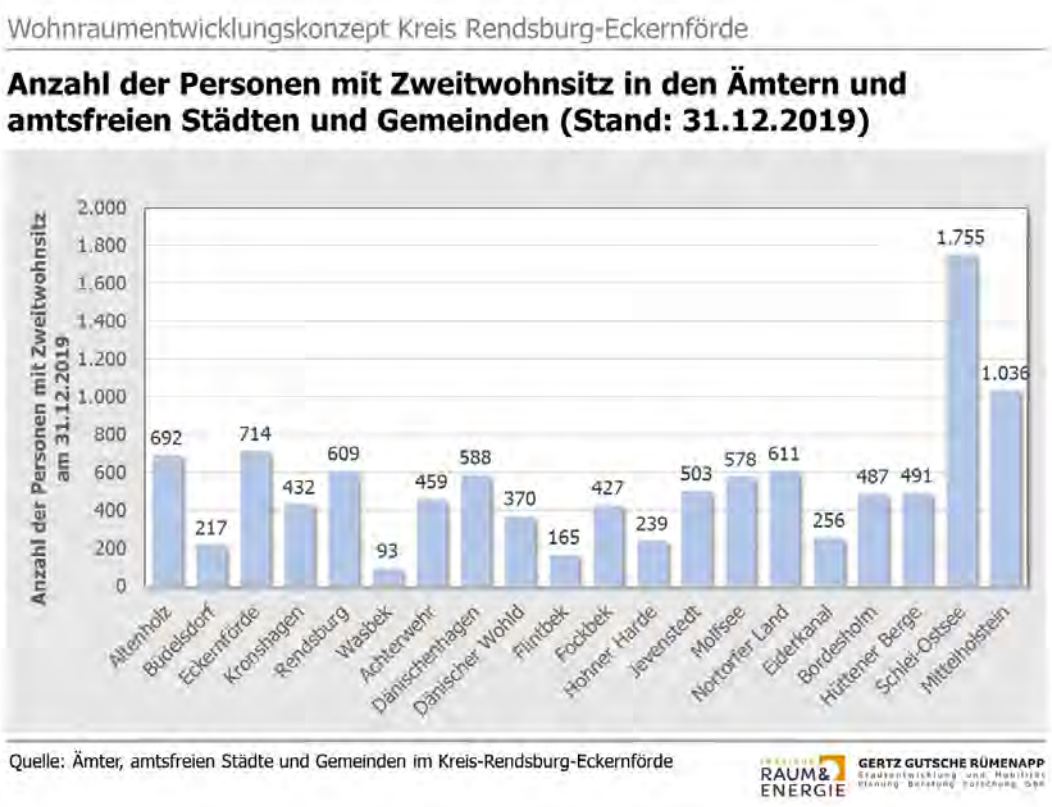


Abbildung 53 Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz in den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden (Stand: 31.12.2019)

Der Anteil der Personen mit Zweitwohnsitz an allen in den jeweiligen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden gemeldeten Personen (Erst- und Zweitwohnsitze[23]) ist insbesondere im Amt Schlei-Ostsee mit mehr als 8,4 % hoch. Für Altenholz (6,5 %), die Ämter Molfsee (5,9%) und Dänischenhagen (5,7 %) lassen sich ebenfalls hohe Werte errechnen. Kreisweit liegt der Anteil der Menschen mit Zweitwohnsitz an allen gemeldeten Personen bei rund 3,8 % (vgl. Abbildung 54).

[23] Anmerkung: Der Anteil wird gebildet, indem die Anzahl der Zweitwohnsitze (Zähler) durch die Anzahl der Erst- und Zweitwohnsitze (Nenner) geteilt wird. Bei der Bildung des Nenners werden dabei zwei Datenquellen zusammengefasst, die streng genommen nicht zusammengehören: Die Summenbildung berücksichtigt die Fortschreibung der amtlichen Bevölkerungsstatistik (Erstwohnsitze) sowie die Zweitwohnsitze aus dem kommunalen Meldewesen. Würden alle Werte aus der kommunalen Meldestatistik gezogen, würden sich ggf. leicht abweichende Werte ergeben.

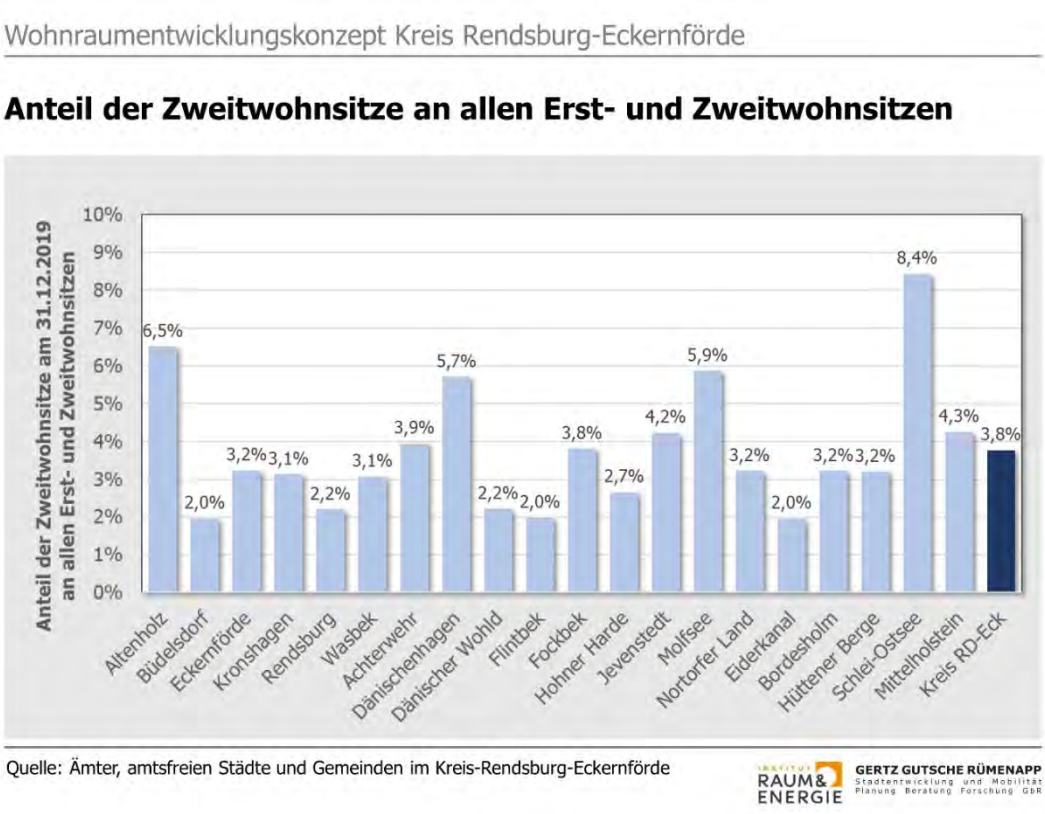


Abbildung 54 Anteil der Zweitwohnsitze an allen Erst- und Zweitwohnsitzen

Die Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitzen ist kreisweit gegenüber dem Jahr 2016 leicht um knapp 2,5% zurückgegangen. Dies entspricht kreisweit einem Rückgang um rund 260 Personen mit Zweitwohnsitzen (der jedoch zumindest teilweise auf Registerbereinigungen zurückzuführen ist; siehe unten).

Angestiegen ist die Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz sowohl absolut als auch relativ im Amt Eiderkanal (+106 Personen; +71%), im geringeren Maße auch im Amt Dänischenhagen (+86; +17%) sowie in Kronshagen (+66; +18%). Absolut gesehen ist der Zuwachs mit +89 Personen auch im Amt Schlei-Ostsee hoch (dies ist auf Ebene der Ämter der zweithöchste Wert). Aufgrund der ohnehin hohen Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz in diesem Amt ist dieser Anstieg relativ jedoch nicht so stark sichtbar (+5,3%) (vgl. Abbildung 55).

Stark rückläufig ist die Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz im betrachteten Zeitraum im Amt Nortorfer Land (-233 Personen; -28 %), im Amt Flintbek (-94;-36 %) sowie in Altenholz gewesen (-93; -12 %). Im Amt Nortorfer Land war der Rückgang vor allem von 2017 auf 2018 hoch (-175), im Amt Flintbek von 2016 auf 2017 (-90). Hier liegt jedoch der Schluss nahe, dass verwaltungsseitige Anpassungen erfolgt sind, die zu einem Rückgang der Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz beigetragen haben. Für das Amt Nortorfer Land ist bekannt, dass in diesem Zeitraum eine Bereinigung stattgefunden hat.

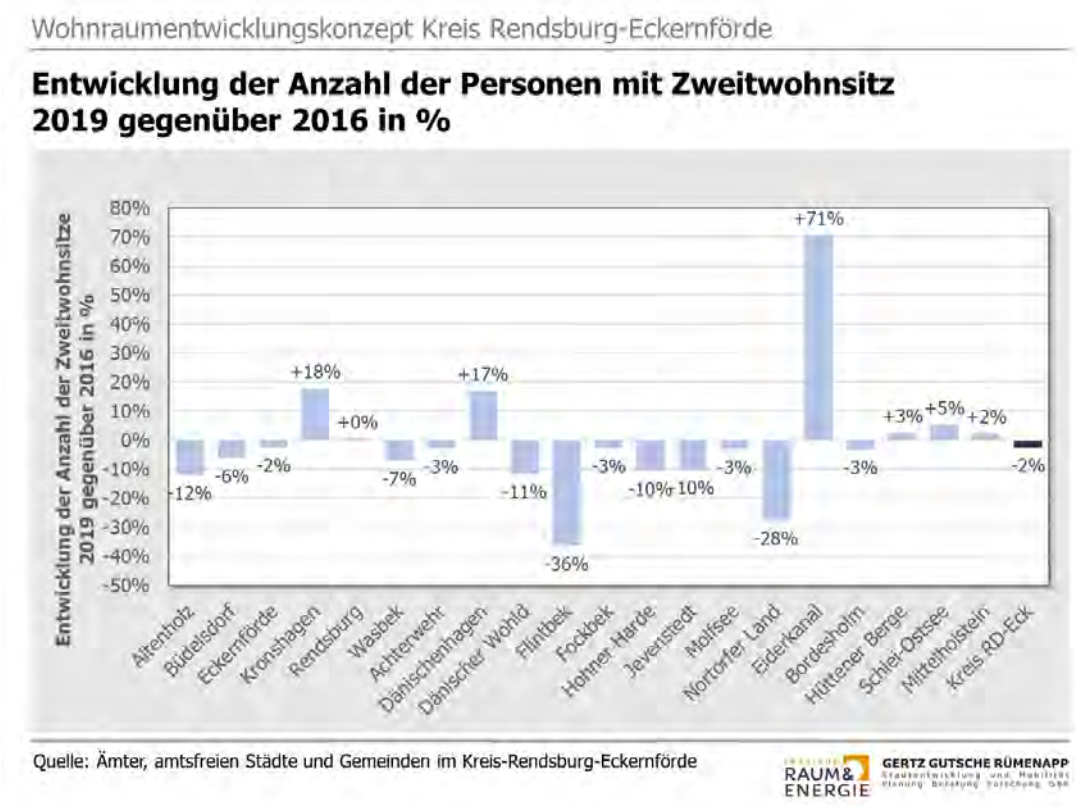


Abbildung 55 Entwicklung der Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz 2019 gegenüber 2016 in %

6.1.4 Geförderter Wohnraum

Im Jahr 2019 gab es im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2.944 Wohnungen, die im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung errichtet wurden und für die entsprechende Zweckbindungen und Belegungsrechte vorliegen. Im Jahr 2014 waren dies noch 3.346 Wohnungen. Dies entspricht einem Rückgang um 12% (vgl. Abbildung 57).

Knapp die Hälfte der belegungsgebundenen Wohnungen der sozialen Wohnraumförderung befindet sich im Teilraum 1 – Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal. Zwischen 2014 und 2019 ist die Anzahl der Wohnungen um 127 auf rund 1.400 zurückgegangen (-8,3 %).

Rund ein Fünftel der Wohnungen liegt in der Fördekooperation (Teilraum 2). Deren Anzahl schwankte in den letzten Jahren ohne klare Entwicklungsrichtung. Mit 625 lag die Anzahl der Wohnungen im Jahr 2019 nur knapp unter der Anzahl des Jahres 2014 (-8, -1,3%)

Die Anzahl der belegungsgebundenen Wohnungen im Teilraum 3 – Eckernförde, Ämter Schlei-Ostee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) – ist zwischen 2014 und 2019 um knapp 120 auf 695 Wohnungen rückläufig gewesen (-14,4 %).

In den Teilräumen 4 und 5 befindet sich nur ein kleinerer Teil der mit Mitteln der Wohnraumförderung geförderten Wohnungen. Zudem war deren Anzahl sowohl im Teilraum 4 – um 73 auf 131 (-35,8 %) – als auch im Teilraum 5 – um 77 auf 89 (-46,4 %) deutlich rückläufig (Abbildung 56).

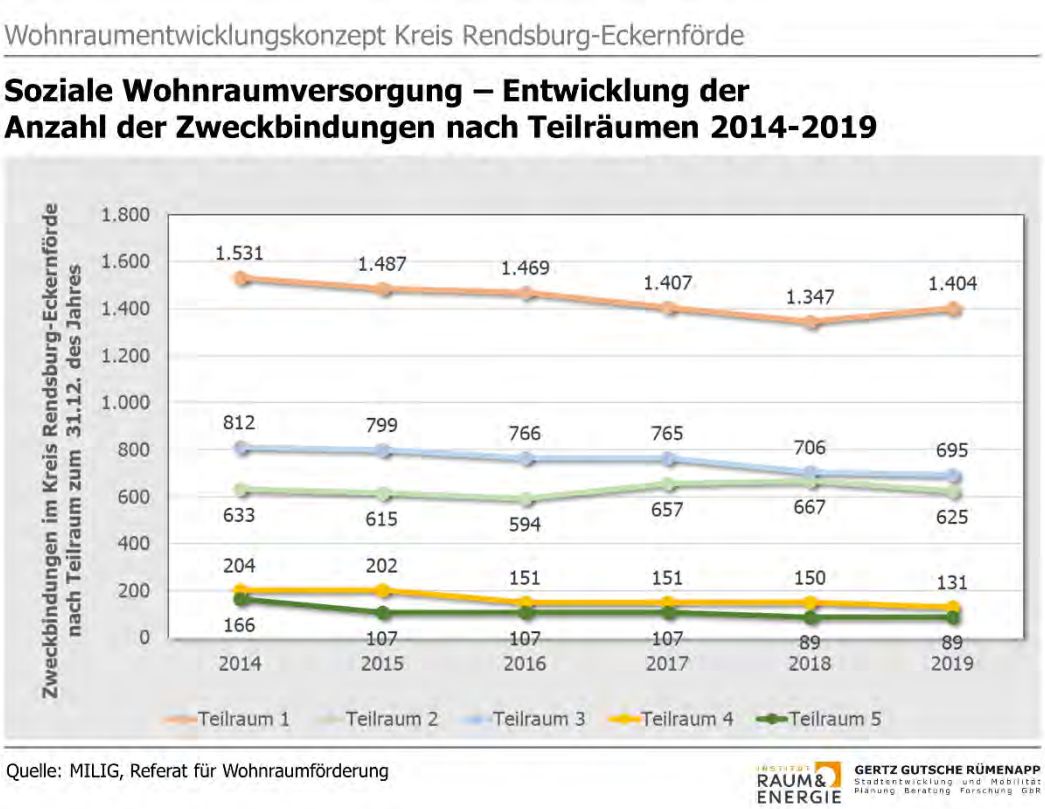


Abbildung 56 Entwicklung der Anzahl der Zweckbindungen nach Teilräumen 2014-2019

Bis zum Jahr 2030 werden mehr als die Hälfte dieser Wohnungen aus der Zweckbindung laufen (1.655 Wohnungen, -56 %), so dass entsprechender Bedarf für die Förderungen neuer Wohneinheiten besteht (vgl. Abbildung 57).

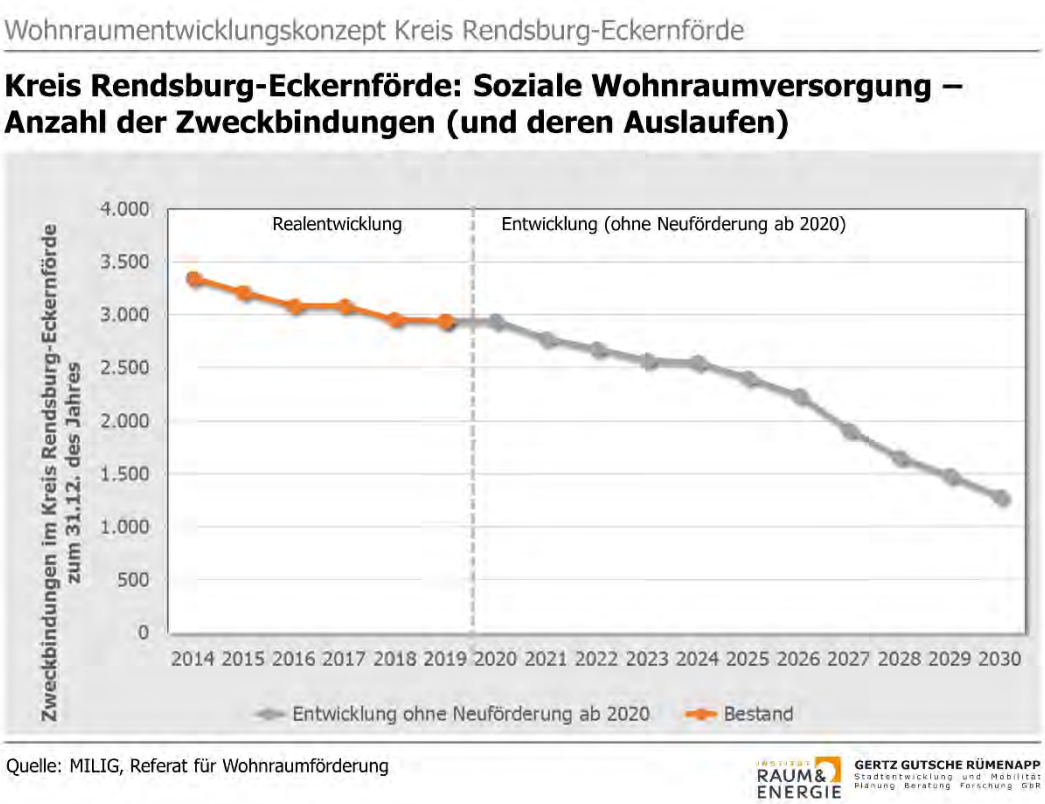


Abbildung 57 *Anzahl der Zweckbindungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde (2011-2019: real; 2020-2030: Auslaufen bestehender Zweckbindungen ohne Neuförderung)*

6.2 Immobilienkauf- und Mietpreise

Wie bereits an verschiedenen Stellen thematisiert wurde, ist zentraler Teil einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung auch die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums. Im Rahmen dieses Kapitels erfolgt daher eine Annäherung an die Immobilienkauf- und Mietpreise im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Dafür wurden verschiedene Datenquellen ausgewertet:

- Immobilienkauf- und Mietpreise für verschiedene Wohnformen, die bei der Fa. F+B - Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH angekauft wurden. Zur Generierung der Daten nutzt F+B ein hedonisches Preismodell, das mit Preisen real angebotener Wohnungen „gefüttert“ wird und so auch Schätzwerte für Gemeinden liefert, in denen nur sehr wenige Wohnungen angeboten werden
- Der Grundstücksmarktbericht des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie
- Daten aus dem Mietenmonitoring der Investitionsbank des Landes Schleswig-Holstein.

6.2.1 Bodenrichtwerte

Eine wesentliche Grundlage für die Abschätzung der Kostenunterschiede für das Wohnen innerhalb des Kreisgebiets stellen die Bodenrichtwerte dar. Diese Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen „werden durch Auswertung der Kaufpreissammlung ermittelt. Dabei werden nur Kaufpreise berücksichtigt, die im gewöhnlichen Geschäftsverkehr ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zustande gekommen sind. Die Bodenrichtwerte

beziehen sich auf Grundstücke, die in ihren wertrelevanten Merkmalen weitgehend übereinstimmen.“ (zitiert nach Grundstücksmarktbericht des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2019: 182).

Wie die folgende Abbildung 58 zeigt, sind die Bodenrichtwerte insbesondere in den unmittelbar an Kiel angrenzenden Teilräumen hoch. Hinzu treten z.B. Teilräume im Umland in der Region Eckernförde, in den Ämtern Schlei-Ostsee und Hüttener Berge sowie im Raum Rendsburg. Eher geringe Bodenrichtwerte konnten für Teile der Ämter Hohner Harde, Nortorfer Land und Mittelholstein konstatiert werden.

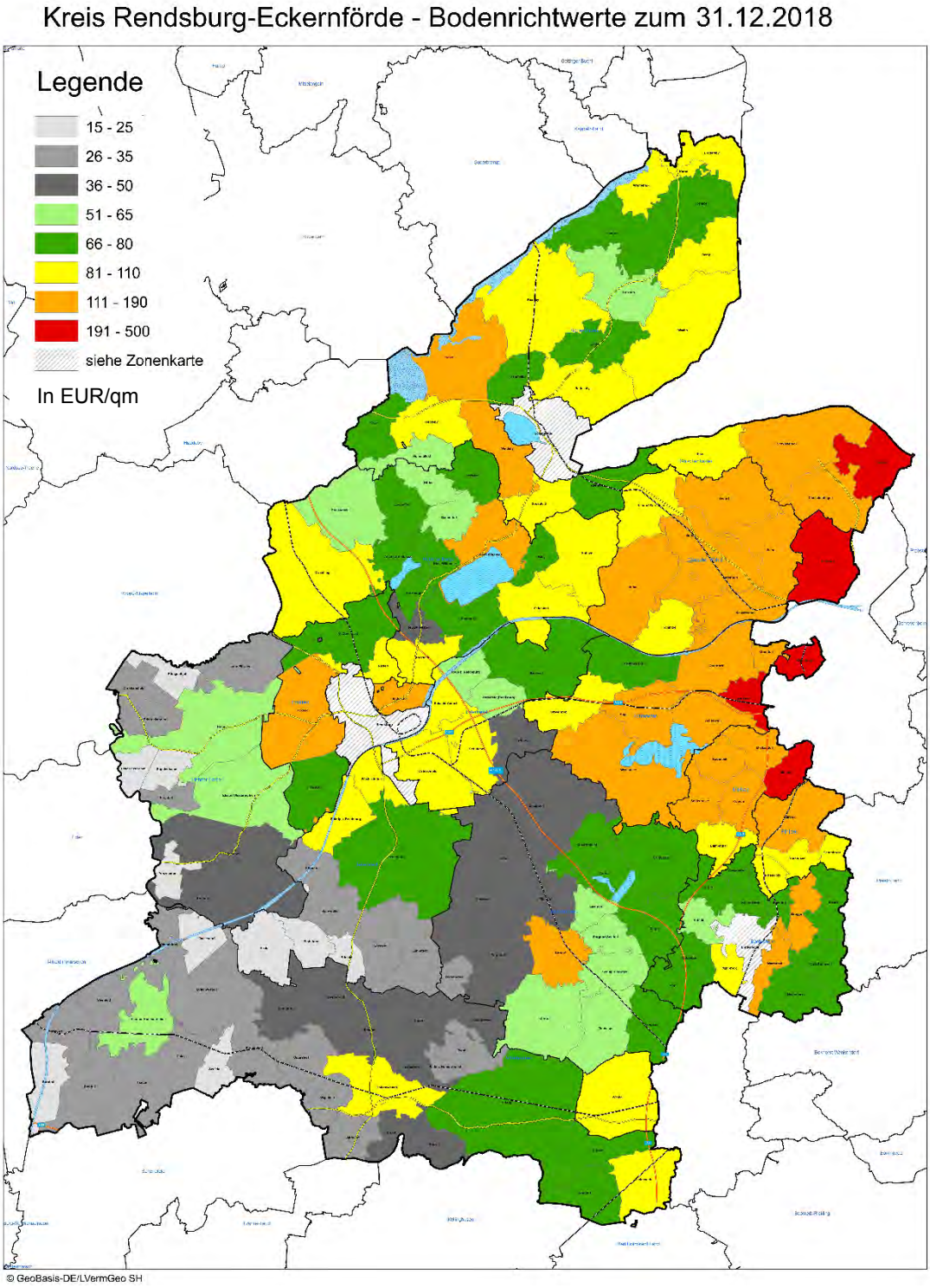


Abbildung 58 Räumlich differenzierte Bodenrichtwerte in EUR/qm im Kreis Rendsburg-Eckernförde zum 31.12.2018
(Quelle: Grundstücksmarktbericht des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2019)[24]

[24] Anmerkung: Es handelt sich um eine Darstellung des Bodenrichtwertniveaus für erschließungsbeitragsfreie Wohnbauflächen, die dem Grundstücksmarktbericht des Kreises Rendsburg-Eckernförde entnommen wurde (S. 183). Die Darstellung enthält keine Angaben für die Städte Rendsburg und Eckernförde sowie die Gemeinde Bordesholm.

6.2.2 Immobilienkauf- und -mietpreise

Für eine Annäherung an die Immobilienkauf- und -mietpreise im Kreisgebiet wurden im Laufe des Projektes verschiedene Quellen ausgewertet. Diese sind aufgrund ihrer jeweiligen Bezüge auf unterschiedliche Grundlagen und unterschiedlichen Erfassungssystematiken untereinander kaum vergleichbar. Durch ein „Nebeneinanderhalten" der unterschiedlichen Datenquellen soll jedoch ein Bild zu den Immobilienkauf- und -mietpreisen, deren Entwicklung sowie innerregionalen Kostenunterschiede erfolgen.

Verwendete Datenquellen

- Mit dem Grundstückmarktbericht des Gutachterausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde liegt eine offizielle und akzeptierte Datenquelle des Kreises vor, mit der im Rahmen dieses Berichtes Auswertungen zu Kaufpreisen für Häuser aus dem Bestand dargestellt werden.
- Das Mietenmonitoring der Investitionsbank Schleswig-Holstein stellt eine weitere wichtige Datenquelle dar, die für verschiedene Auswertungen von Mietpreisen für die erstmalige (Neubau) bzw. die Wiedervermietung (Bestandsobjekte) im Rahmen des Projektes genutzt werden konnte.
- Zusätzlich wurden bereits zu Beginn des Projektes Grundlagendaten zu den Immobilienkauf- und -mietpreisen bei der Fa. F+B GmbH gekauft. Diese basieren auf einem hedonischen Preismodell, das Angebotspreise von gängigen Internetportalen berücksichtigt und so eine Abschätzung von Preisen für Häuser und Wohnungen in den einzelnen Teilräumen ermöglicht.

Einordnung der verwendeten Datenquellen und ihres Verhältnisses zueinander

Die im Grundstücksmarktbericht des Kreises veröffentlichten Werte basieren auf der Kaufpreissammlung des Gutachterausschusses. Es handelt sich also um Kennwerte, die auf Basis tatsächlich vollzogener Transaktionen hergeleitet werden. Im Rahmen dieses Berichtes werden aus dieser Datenquelle mittlere Kaufpreise für Bestandsimmobilien dargestellt.

Die in dieser Dokumentation dargestellten Mietpreise stammen u.a. aus dem Mietenmonitoring der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH). Grundlage der Angebotsmieten des IB.SH Mietenmonitorings ist eine kontinuierliche Datenaufbereitung und qualitätsgeprüfte Datenauswertung von Angebotsdaten aus der Online-Vermarktung und Neuvertragsmieten wohnungswirtschaftlicher Anbieter. Diese Kombination wird insbesondere durch eine Kooperation der IB.SH mit den im Land aktiven wohnungswirtschaftlichen Verbänden und ihren Mitgliedsunternehmen realisiert. Deren Direktlieferungen können verzerrende Effekte ausgleichen, beispielsweise durch selektives Ausbleiben von Inseraten auf Internetplattformen, insbesondere in Zeiten eines Nachfrageüberhangs.

Die kleinräumig differenzierten Daten zu Immobilienkauf- und -mietpreisen, die für die Bearbeitung des Projektes bei der Fa. F+B angekauft wurden, basieren – im Gegensatz zu den Daten der IB.SH – ausschließlich auf Daten, der auf den gängigen Immobilienportalen angebotenen Objekte. Diese werden für die Anwendung eines hedonischen Preismodells genutzt, um modellhaft kleinräumig differenzierte Preise herzuleiten. Durch die Anwendung eines hedonischen Preismodells ist auch das Ausweisen von Preisen für Teilräume und Marktsegmente möglich, in denen das Marktgeschehen z.B. aufgrund der Fallzahlen der angebotenen

Objekte eine Mittelwertbildung nicht zulässt. Diese methodische Herangehensweise bedeutet aber auch, dass Objekte aus Teilmärkten, die auf den erfassten Plattformen nicht angeboten werden, in den Prozess der Preisbildung dieser Datenquelle nicht einbezogen werden. Dies ist bei der Betrachtung und Analyse der Daten sowie der Ableitung von Schlussfolgerungen zu bedenken.

Preise auf Ebene des Kreises

Die folgende Abbildung 59 zeigt eine Auswertung der Daten von F+B. Auf der linken Seite sind mittlere **Kaufpreise für Wohnimmobilien** im Kreis Rendsburg-Eckernförde dargestellt.

- Neubauwohnungen kosten im Kreisdurchschnitt 3.777 € pro qm. Gegenüber dem Jahresdurchschnitt 2017 (3.321 €/qm) haben sich die Preise für Eigentumswohnungen im Neubau damit um rund +14 % erhöht.
- Die Preise für den Verkauf von Eigentumswohnungen aus dem Bestand liegen mit 2.321 € pro Quadratmeter etwa 40% unter dem Wert für Neubauten. Die Preissteigerung gegenüber dem Jahr 2017 beträgt ebenfalls +14 %.
- Häuser im Neubau kosten im Kreisdurchschnitt 2.073 €/qm. Der Preisanstieg gegenüber dem Jahr 2017 beläuft sich auf 15 %.
- Die Kosten für den Verkauf von Wohnhäusern aus dem Bestand belaufen sich auf 1.956 €/qm (+18% gegenüber 2017).

Die durchschnittlichen **Mietpreise für Wohnimmobilien** im Kreisgebiet lassen sich ebenfalls aus Abbildung 59 ablesen. Die dargestellten Werte stellen Nettokaltmieten dar und beziehen sich auf Neu- und Wiedervermietungen (durchgezogene Linien) sowie auf Bestandsmieten (gestrichelte Linien):

- Neubauwohnungen kosten im kreisweiten Durchschnitt 8,36 € pro Quadratmeter (+8 % gegenüber 2017).
- Der quadratmeterbezogene Mietpreis für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung) beträgt 6,74 €. Dieser ist gegenüber dem Referenzzeitraum nur um etwa +3,5 % angestiegen.
- Ebenfalls nur geringfügig angestiegen sind die Mietpreise für Ein- und Zweifamilienhäuser im Neubau (+3 %): Deren Mietpreis betrug im 1. Quartal 2020 im Kreisdurchschnitt 7,53 € pro Quadratmeter.
- Gegenüber dem Referenzzeitraum sind die Angebotspreise für Häuser aus dem Bestand in der Wiedervermietung bei rund 7,24 €/qm nahezu konstant geblieben.

Die Bestandsmieten für Häuser betragen 6,69 € pro Quadratmeter (+5 % gegenüber 2017), die für Wohnungen 6,19 €/qm (+3,0 %).

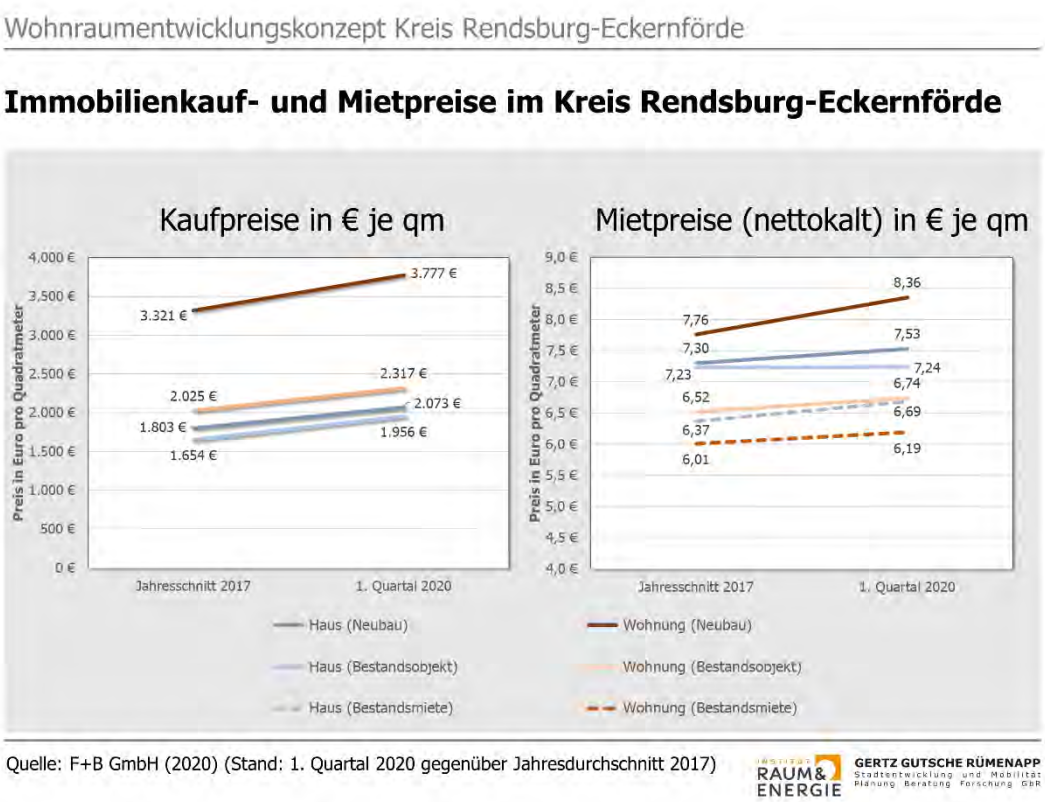


Abbildung 59 Immobilienkauf- und Mietpreise im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020 gegenüber Jahresdurchschnitt 2017)

Kaufpreise für Wohnhäuser aus dem Bestand

Zur Einordung der Ergebnisse sollen hier zudem Auswertungen aus dem Grundstückmarktbericht gegenübergestellt werden. Hierbei handelt es sich um Preisangaben für Bestandsimmobilien aus dem Einfamilienhaussegment (enthalten sind freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser und Zweifamilienhäuser). Als Ergebnis wird der Mittelwert aus dem sogenannten Wohnflächenfaktor (= Gesamtkaufpreis/Wohnfläche) ausgewiesen. Mit 2.192 € pro Quadratmeter liegt der Preis aus dieser Datenquelle sogar noch – nicht unerheblich – oberhalb des von der Fa. F+B ermittelten Preises (1.956 €/qm).

Mietpreise

Angaben zu Mietpreisen im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegen auch aus dem Mietenmonitoring der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) vor.[25] [26] Für das Jahr 2019 wird hier ein Median-Mietpreis von 7,18 €/qm ausgewiesen. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr wird mit +0,38 €/qm (+5,6 %) angegeben. Diese Median-Werte liegen tendenziell leicht unterhalb der von der Fa. F+B ermittelten Preise (vgl. Abbildung 59). Dies lässt sich zum einen darauf zurückführen, dass hier zwei unterschiedliche Arten von Werten nebeneinandergehalten

[25] Anmerkung Datengrundlagen ab 2017: Immobilien Scout GmbH, empirica-systeme GmbH, VNW, BFW, Haus & Grund bis 2017: Immobilien Scout GmbH

[26] Anmerkung: Angebotsmietpreise bilden keine realisierten bzw. bestehenden Mietverhältnisse ab. Je nach regionaler Anbieter- und Angebotszusammensetzung können Preisentwicklungen strukturell bedingt sein. Für die Vollständigkeit und Richtigkeit übernimmt die IB.SH keine Gewähr.

werden, die nicht unmittelbar vergleichbar sind.[27] Zum anderen dürfte der beobachtete Effekt jedoch (auch) damit zusammenhängen, dass die von der IB.SH in die Preisbildung einbezogenen Angebotsmieten weitere Teilmärkte berücksichtigen, die mit einer Abfrage der gängigen Immobiliensuchportale im Internet durch F+B nicht miterfasst werden.

Unterschieden nach Neubau und Bestand (Wiedervermietung) ermittelt die IB.SH für das Jahr 2019 Werte von 10 €/qm (Neubau) und 7,02 €/qm (Bestand). Während der Median-Preis für Bestandobjekte gut zum durch die Fa. F+B ermittelten Preis passt, liegt der Median-Preis im Bereich des Neubaus für das Jahr 2019 oberhalb des von F+B ermittelten Wertes.

Preise auf Ebene der Teilräume

Auswertbare Grundlagendaten für die im Rahmen des Projektes gebildeten Teilräume liegen aus einer im Rahmen des Projektes durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein durchgeführten Sonderauswertung vor (Mietensteckbriefe für die einzelnen Teilräume). Die Preisangaben beziehen sich auf Angebotspreise für Neubau- und Bestandsobjekte. Die Ergebnisse für das Jahr 2019 zeigt die folgende Tabelle 2. [25] [26]

Es wird deutlich, dass der quadratmeterbezogene Median-Mietpreis für das Jahr 2019 vor allem im Teilraum 2 – also im westlichen Umland Kiels – mit 8,18 €/qm besonders hoch ist. Mit 7,50 €/qm wird auch für den Teilraum 3 – Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) – ein vergleichsweise hoher Median-Preis ausgewiesen, der jedoch insbesondere durch die Preise in Eckernförde getrieben ist. Die höchste Entwicklungsdynamik gegenüber dem Vorjahr zeigt sich für den Teilraum 1 und 3 (ohne Rendsburg) (+9 %) sowie Eckernförde (+8,8 %). Der geringste Medianpreis (6€) wird für den Teilraum 5 berechnet. Eine vergleichsweise niedrige Entwicklungsdynamik zeigt sich im – sehr hochpreisigen - Teilraum 2 (vgl. Tabelle 2).

Teilraum	**Medianpreis je qm 2019**	**Veränderung zum Vorjahr**	**Medianpreis 2019**	
			Neubau (€ je qm)	Bestand (€ je qm)
Teilraum 1	6,55 €	+5,8%	8,92 €	6,50€
- **Rendsburg**	6,49 €	+5,0 %	7,50 €	6,45 €
- **TR1 ohne RD**	6,79 €	+9,0%	8,95 €	6,56 €
Teilraum 2	8,18 €	+2,9%	12,02 €	8,09 €
Teilraum 3	7,50 €	+5,9%	10,55 €	7,35 €
- **Eckernförde**	7,92 €	+8,8%	10,96 €	7,68 €
- **TR3 ohne Eck**	6,71 €	+4,5%	8,44 €	6,67 €

[27] Anmerkung: Während die Werte der Fa. F+B modellhaft hergeleitete mittlere Werte (im Sinne eines durchschnittlichen Preises) beschreiben, handelt es sich bei den Daten der IB.SH um Medianpreis. Der Median repräsentiert in einer Verteilung von Werten den Wert, bei dem ebenso viele Werte unterhalb und oberhalb des Wertes liegen. Dadurch ist der Median robust gegenüber Ausreißern, also Werten, die sehr von den restlichen Werten abweichen. Daher wird der Median häufig verwendet, wenn ein Datensatz nicht sehr einheitlich verteilt ist, sondern einige Ausreißer aufweist.

Teilraum 4		7,00 €	+6,7%	8,91 €	6,88 €
Teilraum 5		6,00 €	+4,3%	8,48 €	5,91 €
Kreis RD-ECK		7,18 €	+5,6%	10,00 €	7,02 €

Tabelle 2 Medianpreis für Mietobjekte nach Teilräumen 2019 (Quelle: Sonderauswertung der IB:SH)

Preise auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden

Dieser Abschnitt stellt Preisangaben auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden vergleichend gegenüber.

Immobilienkaufpreise

Die folgende Tabelle 3 stellt durchschnittliche Kaufpreise in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden dar. Der Vergleich bezieht folgende Quellen und Werte ein:

- Mittlere Angebotspreise für Häuser und Wohnungen im Neubau bzw. aus dem Bestand für das Jahr 2020, die über ein hedonisches Preisbildungsmodell der Fa. F+B geschätzt wurden sowie
- Durchschnittliche Kaufpreise für Einfamilienhäuser aus dem Bestand für das Jahr 2020 aus den Berechnungen, die im Zusammenhang mit der „Kaufpreissammlung des Gutachterausschusses im Kreis Rendsburg-Eckernförde (Auswertung Stand Februar 2021)“ für den Kreis Rendsburg-Eckernförde erfasst und berechnet wurden.

Ämter, amtsfreie Städte und Gemeinden	mittlere Angebotspreise 2020 in €/qm (Quelle: F+B GmbH)				Durchschnittlicher Kaufpreis in €/qm für Einfamilienhäuser aus dem Bestand 2020 (Quelle: Grundstücksmarktbericht
	Neubau		Bestand		
	Haus	Whg.	Haus	Whg.	
Rendsburg	1.770 €	3.080 €	1.690 €	1.890 €	1.613 €
Eckernförde	2.420 €	4.770 €	2.300 €	2.930 €	2.933 €
Büdelsdorf	1.870 €	3.380 €	1.780 €	2.080 €	2.030 €
Altenholz	2.510 €	4.490 €	2.390 €	2.750 €	2.872 €
Kronshagen	2.820 €	5.880 €	2.690 €	3.610 €	3.270 €
Wasbek	1.730 €	3.230 €	1.650 €	1.980 €	1.725 €
Achterwehr	2.540 €	4.230 €	2.280 €	2.680 €	2.972 €
Bordesholm	2.010 €	3.630 €	1.970 €	2.320 €	2.335 €
Dänischenhagen	2.340 €	5.020 €	2.360 €	2.760 €	3.305 €
Dänischer Wohld	2.120 €	4.200 €	2.040 €	2.590 €	2.488 €
Eiderkanal	1.610 €	3.310 €	1.610 €	2.030 €	1.935 €
Flintbek	2.130 €	3.870 €	2.040 €	2.420 €	2.518 €
Fockbek	1.720 €	3.340 €	1.620 €	1.960 €	1.871 €
Hohner Harde	1.450 €	2.680 €	1.390 €	1.710 €	1.713 €
Hüttener Berge	1.730 €	3.510 €	1.630 €	2.070 €	1.998 €
Jevenstedt	1.490 €	2.520 €	1.540 €	1.890 €	1.680 €
Mittelholstein	1.450 €	2.760 €	1.330 €	1.580 €	1.466 €
Molfsee	2.590 €	4.690 €	2.500 €	2.880 €	2.602 €
Nortorfer Land	1.670 €	3.120 €	1.590 €	1.970 €	1.837 €
Schlei-Ostsee	1.870 €	4.160 €	1.800 €	2.460 €	2.441 €
Kreis Rendsburg-Eckernförde	2.070 €	3.780 €	1.960 €	2.320 €	2.192 €

Tabelle 3 Durchschnittliche Kaufpreise in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich

Mietpreise

In der folgenden Tabelle 4 sind quadratmeterbezogene Mietpreise auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden zusammengefasst. Die Übersicht enthält

- Mittlere Angebotsmieten für Häuser und Wohnungen im Neubau bzw. aus dem Bestand für das Jahr 2020, die über ein hedonisches Preisbildungsmodell der Fa. F+B geschätzt wurden sowie

- Medianpreise aus dem Mietenmonitoring der Investitionsbank Schleswig-Holstein für das Jahr 2019. [28]

Ämter, amtsfreie Städte und Gemeinden	mittlere Angebotsmiete 2020 in €/qm (Quelle: F+B GmbH)				IB.SH: Medianpreis 2019 in € je qm (Quelle: IB.SH)	
	Neubau		Bestandsobjekte zur Wiedervermietung		Gesamt	Bestandsobjekte zur Wiedervermietung
	Haus	Whg.	Haus	Whg.		
Rendsburg	7,17 €	7,60 €	6,89 €	6,13 €	6,49 €	6,45 €
Eckernförde	8,35 €	9,31 €	8,03 €	7,51 €	7,92 €	7,68 €
Büdelsdorf	7,30 €	7,85 €	7,02 €	6,33 €	6,84 €	6,56 €
Altenholz	8,96 €	8,80 €	8,62 €	7,10 €	7,98 €	7,96 €
Kronshagen	9,94 €	10,19 €	9,56 €	8,22 €	8,90 €	8,73 €
Wasbek	7,17 €	8,05 €	6,89 €	6,49 €	6,42 €	6,33 €
Achterwehr	8,87 €	9,14 €	8,67 €	7,46 €	7,96 €	7,67 €
Bordesholm	7,71 €	8,53 €	7,47 €	6,79 €	7,60 €	7,51 €
Dänischenhagen	9,02 €	9,79 €	8,84 €	8,00 €	8,91 €	8,84 €
Dänischer Wohld	8,12 €	8,98 €	7,83 €	7,32 €	7,85 €	7,79 €
Eiderkanal	6,90 €	7,68 €	6,66 €	6,18 €	6,67 €	6,67 €
Flintbek	8,12 €	8,96 €	7,81 €	7,25 €	7,00 €	7,00 €
Fockbek	7,00 €	8,05 €	6,71 €	6,31 €	6,83 €	6,28 €
Hohner Harde	6,06 €	7,35 €	5,89 €	5,91 €	5,76 €	5,71 €
Hüttener Berge	7,01 €	7,96 €	6,66 €	6,43 €	6,87 €	6,82 €
Jevenstedt	6,46 €	7,52 €	6,54 €	6,08 €	6,55 €	6,50 €
Mittelholstein	6,48 €	7,40 €	6,19 €	6,00 €	6,01 €	6,00 €
Molfsee	8,10 €	9,42 €	8,68 €	7,63 €	8,15 €	8,01 €
Nortorfer Land	6,79 €	7,73 €	6,51 €	6,34 €	6,30 €	6,26 €
Schlei-Ostsee	7,64 €	8,71 €	7,31 €	6,99 €	6,64 €	6,61 €
Kreis Rendsburg-Eckernförde	7,53 €	8,36 €	7,24 €	6,74 €	7,18 €	7,02 €

Tabelle 4 *Mietpreise in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich (Neubau und Wiedervermietung)*

[28] Quelle: Mietenmonitoring der IB.SH

Die folgende Tabelle 5 stellt demgegenüber die mittleren Bestandsmieten und deren Entwicklung dar. Diese Werte beziehen sich auf Objekte, die nicht am Markt angeboten werden (also keine Neu- oder Wiedervermietungen). Die Werte kennzeichnen also das Preisniveau der Bestandsmietverträge.

Ämter, amtsfreie Städte und Gemeinden	**mittlere Bestandsmieten Quelle: F+B GmbH**			
	Haus		Wohnung	
	Stand 2020	Entw. ggü. 2017	Stand 2020	Entw. ggü. 2017
Rendsburg	6,26 €	+4,0%		
Eckernförde	7,44 €	+4,5%	6,89 €	+2,5%
Büdelsdorf	6,34 €	+4,6%	5,87 €	+2,6%
Altenholz	7,33 €	+4,2%	6,79 €	+2,3%
Kronshagen	8,41 €	+4,7%	7,79 €	+2,8%
Wasbek	6,37 €	+6,4%	5,90 €	+4,4%
Achterwehr	6,80 €	+5,9%	6,29 €	+3,9%
Bordesholm	6,76 €	+5,2%	6,26 €	+3,2%
Dänischenhagen	7,80 €	+5,0%	7,22 €	+3,0%
Dänischer Wohld	7,15 €	+4,5%	6,62 €	+2,6%
Eiderkanal	5,89 €	+6,1%	5,45 €	+4,2%
Flintbek	7,09 €	+5,3%	6,56 €	3,3%
Fockbek	6,16 €	+5,9 %	5,70 €	+4,0%
Hohner Harde	5,70 €	+6,7%	5,28 €	+4,7%
Hüttener Berge	6,34 €	+5,8%	5,87 €	+3,9%
Jevenstedt	5,51 €	+6,5%	5,10 €	+4,5%
Mittelholstein	5,77 €	+5,7%	5,34 €	+3,7%
Molfsee	7,05 €	+5,7%	6,53 €	+3,7%
Nortorfer Land	6,07 €	+5,7%	5,62 €	+3,7%
Schlei-Ostsee	6,61 €	+5,4%	6,12 €	+3,5 €
Kreis Rendsburg-Eckernförde	6,69 €	+4,9%	6,19 €	+3,0%

Tabelle 5 *Bestandsmieten in €/qm auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden im Vergleich*

Preise auf Ebene der Städte und Gemeinden

Kaufpreise für Häuser im Neubau

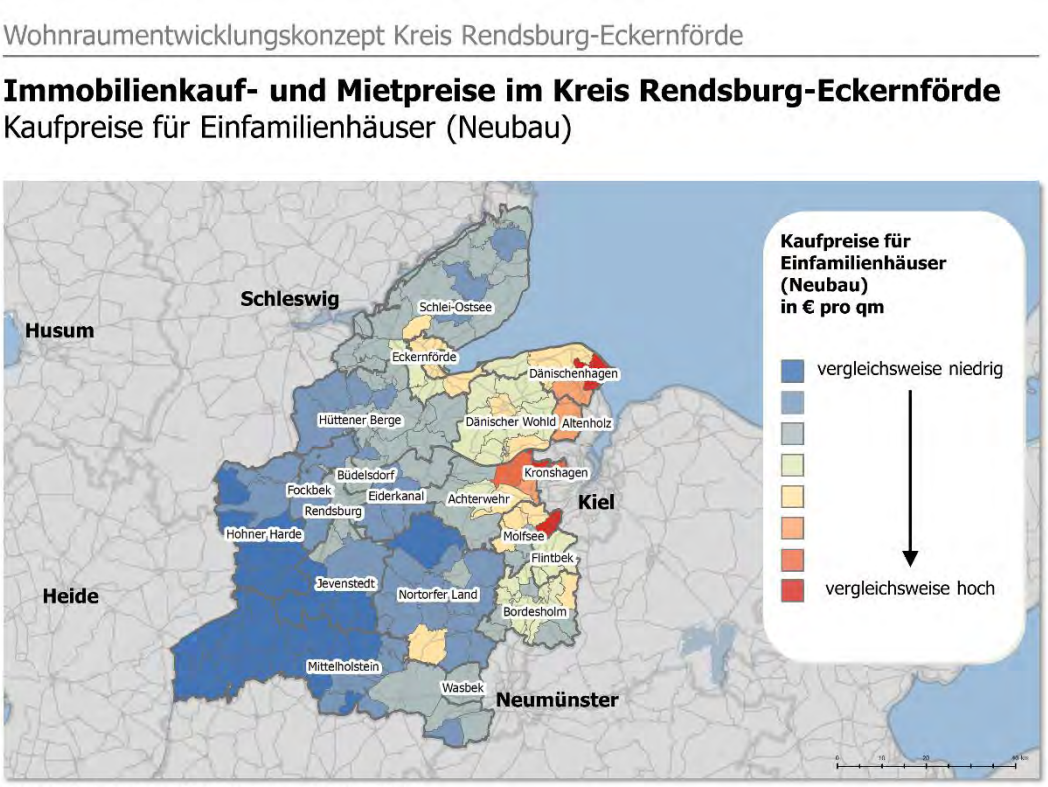
Bei Betrachtung der räumlichen Unterschiede im Kreisgebiet auf Ebene der Städte und Gemeinden fällt – zunächst in Bezug auf die Kaufpreise für Häuser im Neubau – auf, dass insbesondere in an Kiel angrenzenden Kommunen sehr hohe Preise aufgerufen werden (z.B. Strande, Molfsee oder Ottendorf mit jeweils mehr als 3.000 € je qm). Insgesamt überdurchschnittliche Immobilienkaufpreise lassen sich entlang der westlichen Stadtgrenze der Landeshauptstadt Kiel (Ämter Dänischenhagen, Dänischer Wohld, Achterwehr sowie Molfsee), im Bereich zwischen Kiel und Neumünster (Ämter Flintbek und Bordesholm) sowie in Eckernförde und in den angrenzenden Kommunen feststellen.

In Abbildung 60 deutet sich bereits an, was sich durch nahezu alle folgenden Auswertungen zieht: Die Preise in der Gemeinde Gnutz im Amt Nortorfer Land (hier gelb eingefärbt) sind im Vergleich zu den umgebenden Gemeinden überraschend hoch. Es ist davon auszugehen, dass es sich hier um ein „statistisches Artefakt“ handelt und das in der Realität zu beobachtende Preisniveau sowie die tatsächlichen Entwicklungen weniger hoch sind als hier dargestellt.[29]

Eher niedrige Kaufpreise für Neubauhäuser werden vor allem in den Ämtern Jevenstedt, Hohner Harde sowie im Westen des Amtes Mittelholstein aufgerufen (vgl. Abbildung 60).

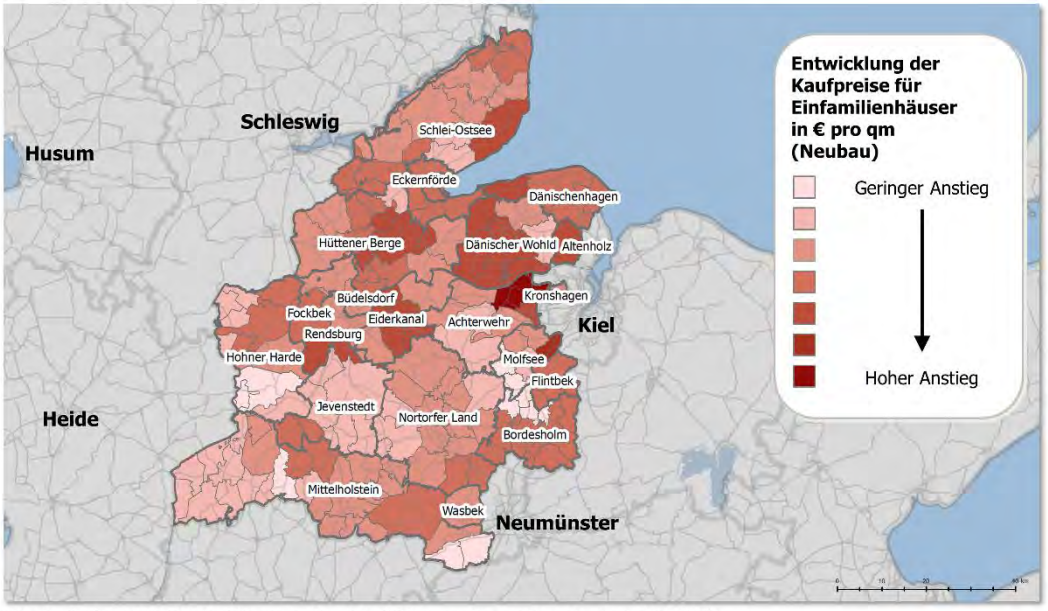
Besonders deutliche Preisanstiege haben sich in den vergangenen Jahren in Molfsee bzw. im Osten des Amtes Achterwehr vollzogen (vgl. Abbildung 61).

[29]Anmerkung: Eine entsprechende Rückfrage bei der Fa. F+B hat dort eine entsprechende Daten- und Modellprüfung ausgelöst. Die Modellergebnisse für die Gemeinde Gnutz haben sich jedoch bestätigt. Als ein möglicher Erklärungsansatz für die hohen Werte wurde auf Seiten der Fa. F+B das „Durchschlagen" sehr teurer Ferienimmobilien vermutet.



Quelle: F+B GmbH (2020), Stand: 1. Quartal 2020

Abbildung 60 *Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*
Stand: (1.Quartal 2020)



Quelle: F+B GmbH (2020) (Stand: 1. Quartal 2020 gegenüber Jahresdurchschnitt 2017)

Abbildung 61 *Entwicklung der Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

(1.Quartal 2020 ggü. Jahresdurchschnitt 2017)

Kaufpreise für Häuser aus dem Bestand

Die beschriebenen räumlichen Muster bestätigen sich bei der Auswertung der Kaufpreise für Einfamilienhäuser (vgl. Abbildung 62). Bei Betrachtung der Entwicklungen der Preise in diesem Segment zeigen sich starke Anstiege vor allem im an Kiel angrenzenden Raum sowie in den an die Ostsee angrenzenden Gemeinden im Amt Schlei-Ostsee im Bestand (vgl. Abbildung 63).

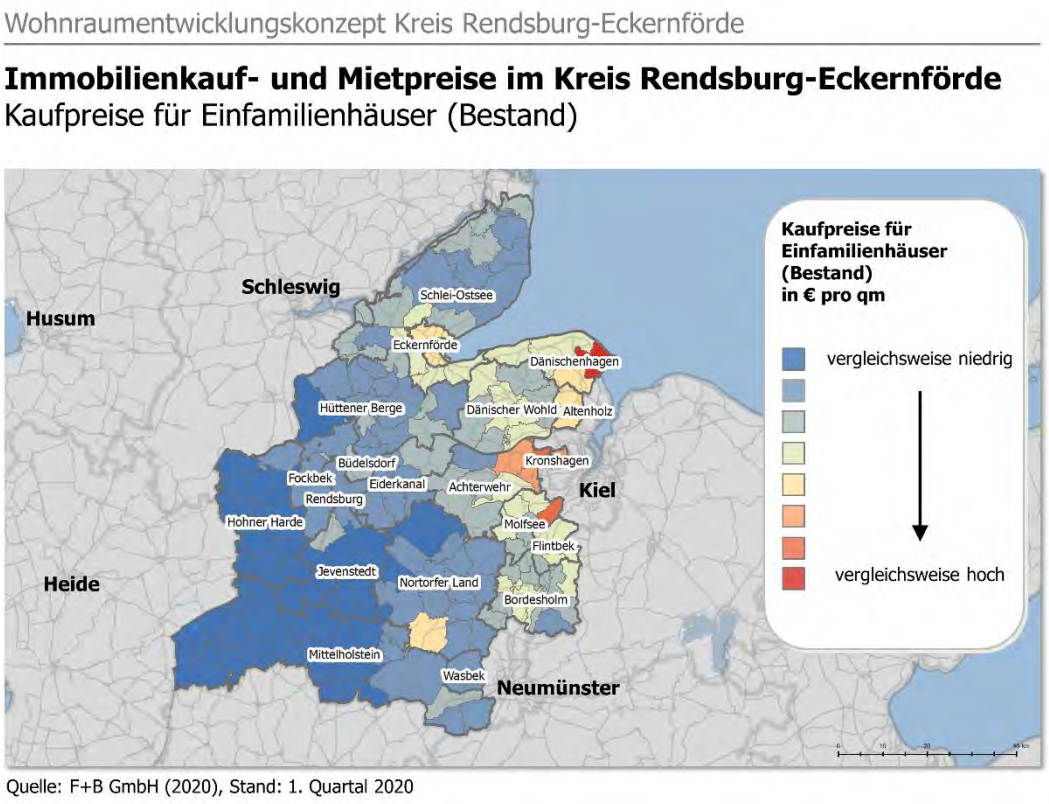


Abbildung 62 *Kaufpreise für Einfamilienhäuser (Bestand) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

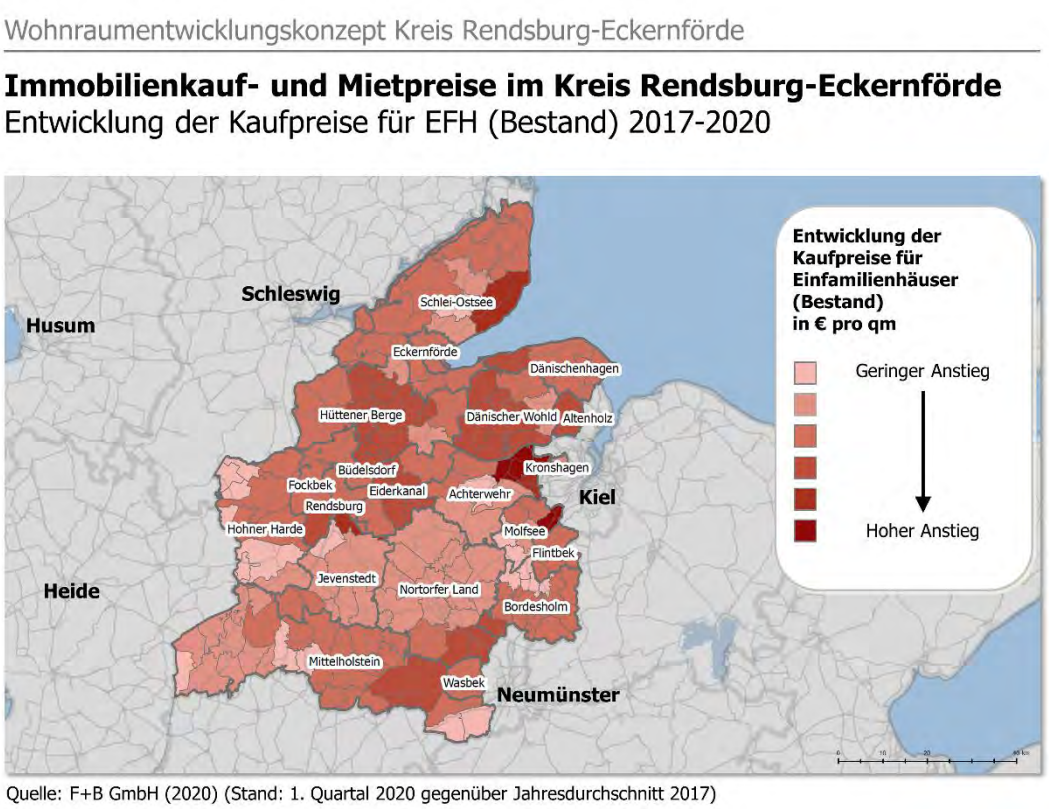
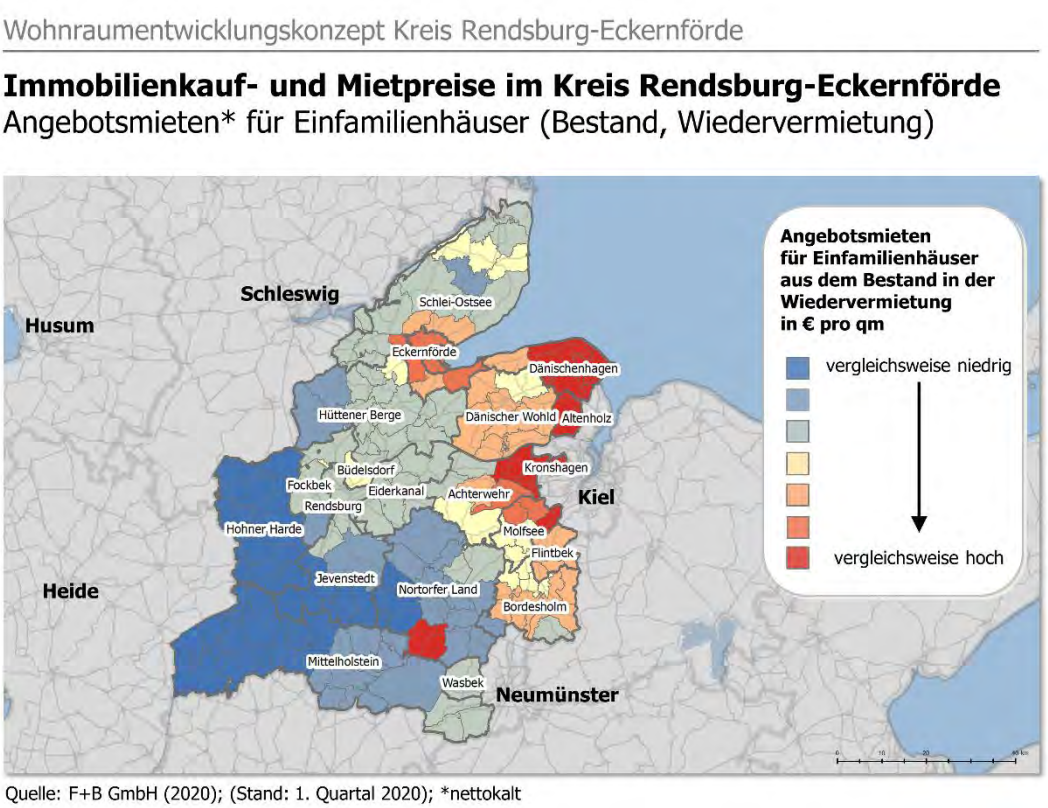


Abbildung 63 *Entwicklung der Kaufpreise für Einfamilienhäuser in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020 ggü. Jahresdurchschnitt 2017)*

Mietpreise für Häuser aus dem Bestand (Wiedervermietung)

Auch für die Mietpreise (hier: für Einfamilienhäuser aus dem Bestand) lassen sich die beschriebenen räumlichen Unterschiede deutlich zeigen: Während im Kiel-nahen Raum sowie im Raum Eckernförde Mietpreise von 7 € pro Quadratmeter und mehr erzielt werden können, liegt das durchschnittliche Mietpreisniveau für Einfamilienhäuser aus dem Bestand in der Wiedervermietung in Teilen der Ämter Hohner Harde und Mittelholstein zum Teil unter 5 € (Abbildung 64).

Die Entwicklung der Preise in diesem Segment ist insgesamt sehr konstant und räumlich vergleichsweise homogen verlaufen. Auf eine Darstellung der teilräumlichen Unterschiede wird an dieser Stelle daher verzichtet.



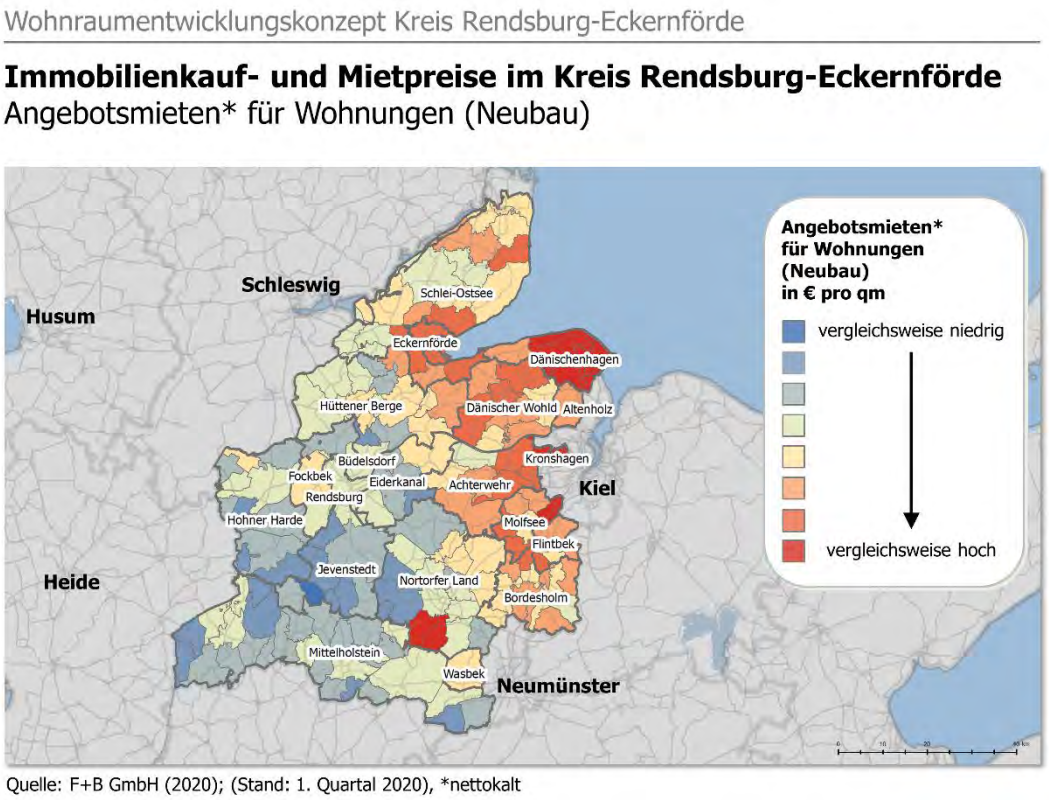
Quelle: F+B GmbH (2020); (Stand: 1. Quartal 2020); *nettokalt

Abbildung 64 *Mietpreise für Einfamilienhäuser (Bestand) in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

Mietpreise für Neubauwohnungen

Die beschriebenen räumlichen Muster lassen sich auch bei Betrachtung der Mietpreise der Neubau-Wohnungen wiederfinden – auch wenn sich die überdurchschnittlichen Mietpreise hier von den Umlandkommunen um Kiel entlang der Ostseeküste über Eckernförde bis weit in den Bereich des Amtes Schlei-Ostsee fortsetzen (vgl. Abbildung 65).

Vergleichsweise hohe Preissteigerungen haben sich hier zudem im Amt Schlei-Ostsee sowie im Westen des Amtes Hohner Harde vollzogen (vgl. Abbildung 66).



Quelle: F+B GmbH (2020); (Stand: 1. Quartal 2020), *nettokalt

Abbildung 65 *Mietpreise für Wohnungen (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020)*

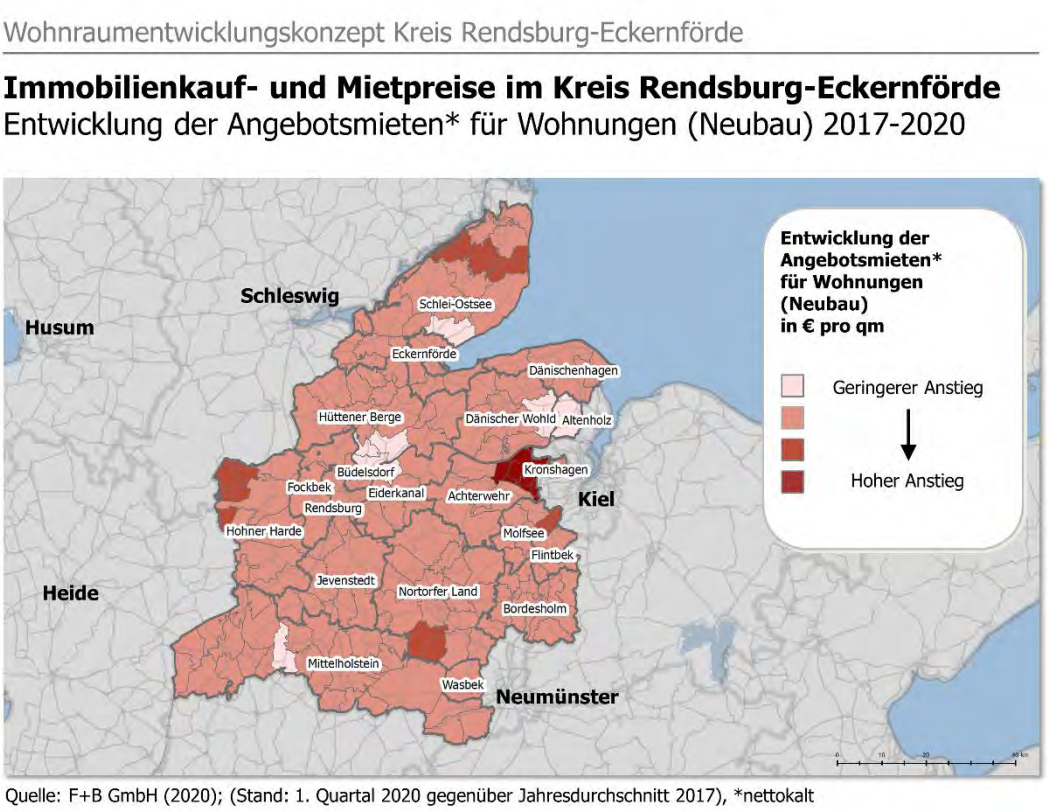


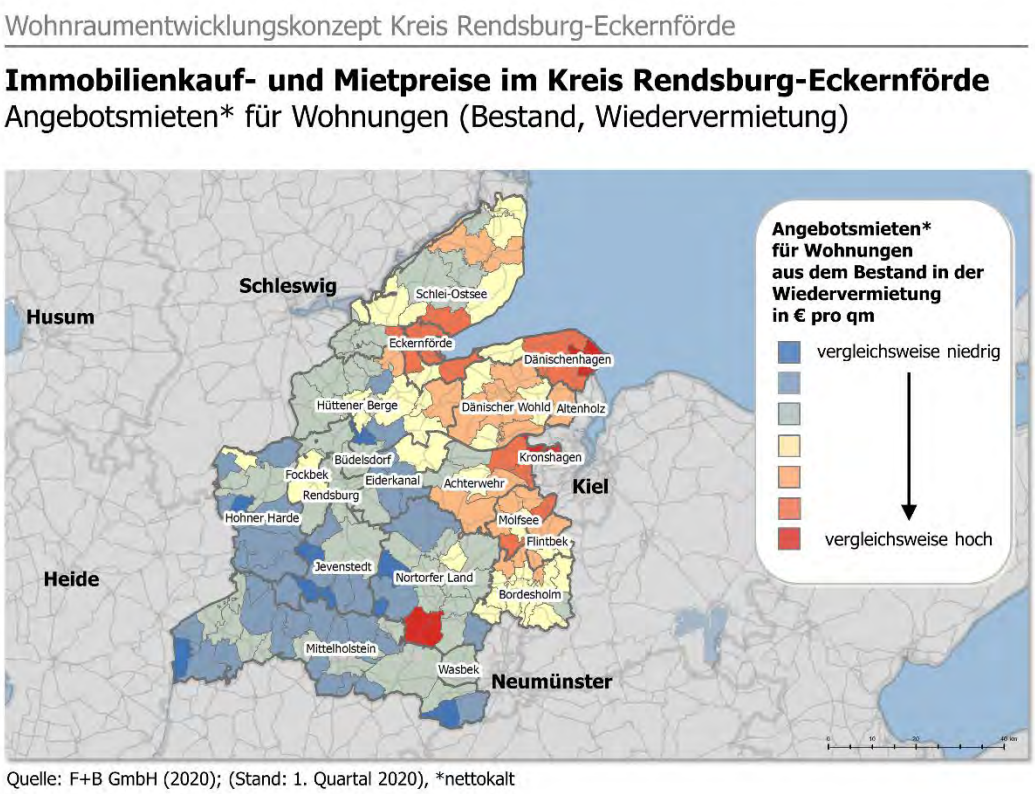
Abbildung 66 *Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen (Neubau) in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

Mietpreise für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung

Bei Betrachtung der Mietpreise für Bestandswohnungen der Wiedervermietung zeigen sich besonders hohe Preise in den unmittelbar an die Landeshauptstadt Kiel angrenzenden Bereichen, an der Ostseeküste im Amt Dänischenhagen sowie in Eckernförde und einzelnen Umlandgemeinden (auf die Unsicherheiten im Zusammenhang mit den im Rahmen des Projektes für die Auswertungen angekauften Preisangaben für die Gemeinde Gnutz wurde bereits hingewiesen). Ein vergleichsweise geringeres Preisniveau kann vor allem für das südliche und südwestliche Kreisgebiet konstatiert werden (vgl. Abbildung 67).

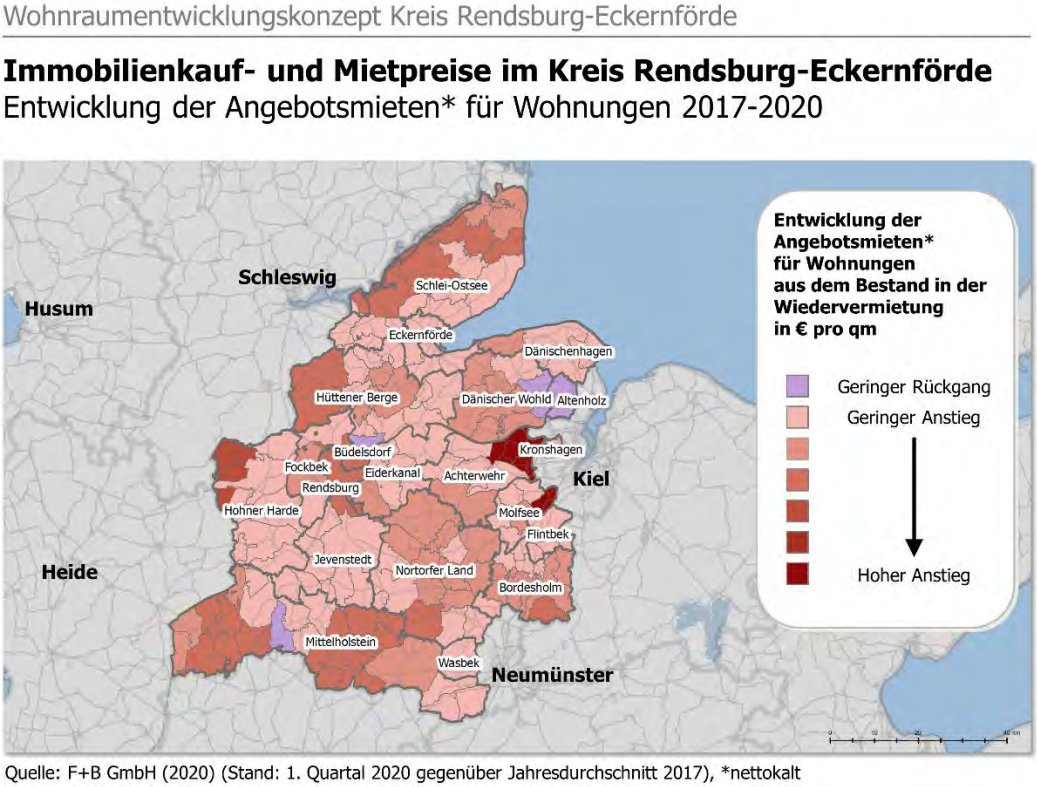
Preissteigerungen um mehr als 10% lassen sich für Kronshagen und die Gemeinde Molfsee ermitteln. Weitere Teilräume, in denen sich Preissteigerungen vollzogen haben, befinden sich entlang der westlichen Kreisgrenze in den Ämtern Hohner Harde, Hüttener Berge sowie Schlei-Ostsee sowie in Teilen des Amtes Mittelholstein. Es handelt sich dabei (auch) um Gemeinden mit vergleichsweise geringem Mietpreisniveau, so dass hier „Nachholeffekte“ infolge einer allgemein steigenden Nachfrage nach Wohnungen vermutet werden könnten.

Für einige wenige Gemeinden wird in der folgenden Abbildung eine negative Mietpreisentwicklung dargestellt, also ein Rückgang der Mietpreise ausgewiesen. Die Werte sind jedoch so gering, dass es sich weniger um einen nennenswerten Rückgang handelt, sondern vielmehr von einer konstanten Entwicklung gegenüber dem Jahresdurchschnitt 2017 gesprochen werden kann (vgl. Abbildung 68).



Quelle: F+B GmbH (2020); (Stand: 1. Quartal 2020), *nettokalt

Abbildung 67 *Mietpreise für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde (1.Quartal 2020)*



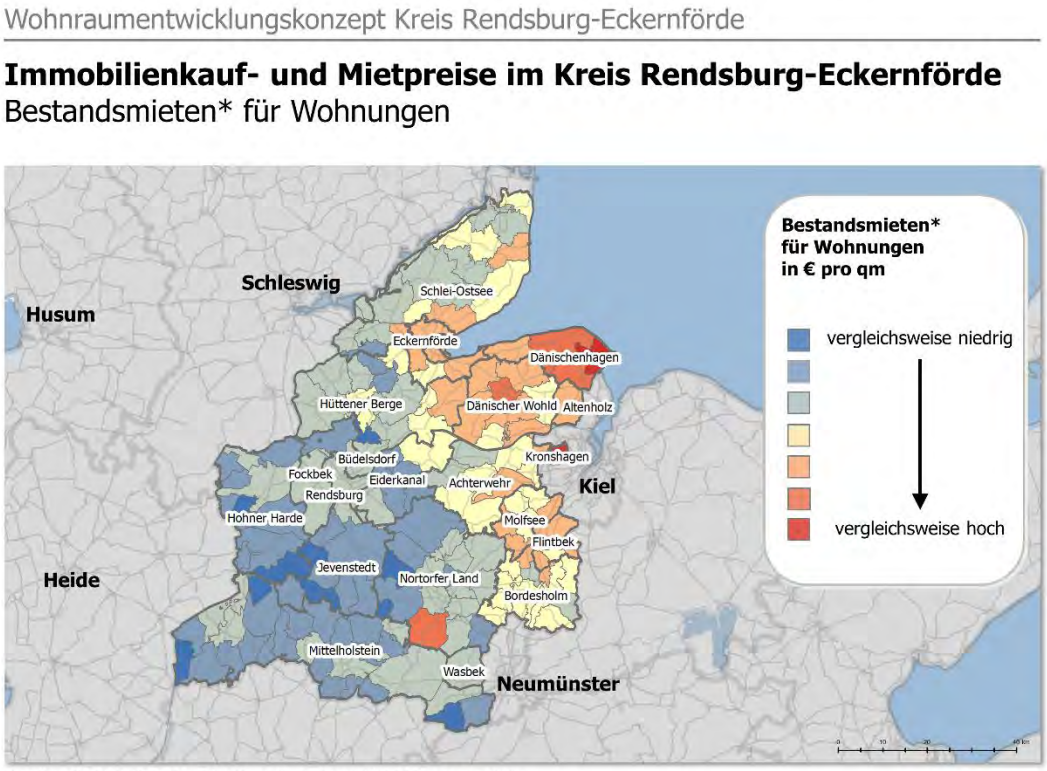
Quelle: F+B GmbH (2020) (Stand: 1. Quartal 2020 gegenüber Jahresdurchschnitt 2017), *nettokalt

Abbildung 68 *Entwicklung der Mietpreise für Bestandswohnungen in der Wiedervermietung in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

Bestandsmieten für Wohnungen

Im Gegensatz zu den vorstehend beschriebenen Angebotsmieten (also: Neuvermietung) bildet Abbildung 69 die Bestandsmieten für Wohnungen ab. Hier treten die nun mehrfach beschriebenen räumlichen Muster nochmals besonders deutlich zutage: Besonders hoch sind die Preise im Umland Kiels sowie entlang der landschaftlich besonders reizvollen Lagen entlang der Ostseeküsste in den Ämtern Dänischenhagen sowie Schlei-Ostsee. Hoch sind die Preise zudem in Eckernförde sowie den unmittelbar angrenzenden Bereichen in den Ämtern Schlei-Ostsee und Hüttener Berge.

Vergleichsweise geringe Bestandsmieten zeigen sich vor allem für Teile der Ämter Hohner Harde, Jevenstedt, Mittelholstein und Nortorfer Land (vgl. Abbildung 69).



Quelle: F+B GmbH (2020); (Stand: 1. Quartal 2020), *nettokalt

Abbildung 69 *Bestandsmieten für Wohnungen in den Städten und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

6.3 Erschwinglichkeitsbetrachtungen

Dieser Abschnitt widmet sich der Darstellung ausgewählter Analyseergebnisse zur Erschwinglichkeit von Wohnraum in den Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Die Darstellung ist dabei in zwei Teile untergliedert:

- Zunächst erfolgt eine nachrichtliche Übernahme von zentralen Ergebnissen aus der „Korrektur des Konzeptes zur Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft 2017 und der Fortschreibung 2019“[30], die Aussagen zur Erschwinglichkeit von Wohnraum erlauben (Abschnitt 6.3.1).
- Anschließend erfolgt die Darstellung ergänzender eigener Auswertungen mit einem leicht anderen Fokus (Abschnitt 6.3.2).

6.3.1 Fortschreibung der Richtwerte für die Kosten der Unterkunft

Im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde hatte die Fa. Analyse & Konzepte bereits vor einiger Zeit ein Konzept zur Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft erarbeitet. Durch aktuelle Entwicklungen sowie aktuelle Änderungen der Rechtsprechung wurde eine Aktualisierung des Konzeptes nötig. In diesem Zuge wurde die Methodik auch insofern angepasst, als die im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes gebildeten Teilräume nunmehr auch die räumliche Ebene für die Untersuchung und Ergebnisdarstellung der Bedarfe für Unterkunft bilden.[31]

Im Rahmen der Untersuchung hat Analyse & Konzepte die in der folgenden Tabelle dargestellten Kennwerte für Bruttokalt-Mieten (BKM) in € pro qm Wohnfläche als Angemessenheitsrichtwerte für Wohnraum ermittelt. Diese Angemessenheitsrichtwerte sind differenziert nach den Teilräumen innerhalb des Kreisgebietes sowie Haushaltstypen, denen anhand ihrer Mitgliederzahl eine bedarfsgerechte Wohnfläche zugeordnet wurde (vgl. Abbildung 70). Die vorherige Differenzierung nach Wohnungsmarkttypen entfällt.

Dabei werden die höchsten Angemessenheitsrichtwerte für den Teilraum 2 (Fördekooperation) ermittelt. Etwas darunter liegen die Werte für die Teilräume 3 (Eckernförde, Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt)) und 4 (nord-westlich Neumünster). Die Angemessenheitsrichtwerte für den Teilraum 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowie Amt Eiderkanal) sowie insbesondere den Teilraum 5 (südwestliches Kreisgebiet) liegen nochmals darunter (vgl. Abbildung 71). Dies passt mit den Untersuchungsergebnissen im Rahmen dieses Wohnraumentwicklungskonzeptes grundsätzlich gut zusammen.

Die quadratmeterbezogenen Werte wurden nun durch Multiplikation mit den als angemessen betrachteten Wohnflächen zu Werten für die monatliche Brutto-Kaltmiete, den „gewichteten Angemessenheitsrichtwerten“, verrechnet (vgl. Abbildung 72). Da die berücksichtigten

[30] Quelle: Analyse & Konzepte immo.consult (2021): Kreis Rendsburg-Eckernförde. Korrektur des Konzeptes zur Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft 2017 und der Fortschreibung 2019. Hamburg, März 2021

[31] Anmerkung: Die im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes vorgenommene Zuordnung wurde auf Wunsch des Amtes Mittelholstein für vier Gemeinden kurz vor Ende des Projektes nochmal geändert. Diese wurden vom Teilraum 4 in den Teilraum 5 umgruppiert, so dass das Amt Mittelholstein nunmehr vollständig dem Teilraum 5 zugeordnet wurde. Die Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft wurde jedoch mit der zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Teilraumabgrenzung erarbeitet, so dass zwischen beiden Untersuchungen im Detail Abweichungen zwischen den räumlichen Einteilungen bestehen.

Kennwerte für die Wohnfläche kreisweit konstant sind, schreiben sich die beschriebenen teilräumlichen Unterschiede auch in den gewichteten Angemessenheitsrichtwerten fort.

Tab. 9 Gewichtete angemessene Brutto-Kaltmiete in €/m²*

Bedarfsgemeinschaft mit ... Personen	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen
Wohnfläche	≥ 25 bis ≤ 50 m²	> 50 bis ≤ 60 m²	> 60 bis ≤ 75 m²	> 75 bis ≤ 85 m²	> 85 bis ≤ 95 m²
1	7,11	6,79	6,48	6,60	6,64
2	7,64	8,24	7,55	7,82	7,22
3	7,14	7,53	6,91	7,07	7,76
4	7,34	7,17	6,63	7,19	6,62
5	6,46	6,47	6,02	5,72	5,52

* Die Datengrundlage im Vergleichsraum 5 bildet die realen Vermieterverhältnisse ab, daher ist eine Gewichtung nach Vermietertypen nicht erforderlich.

Quelle: Mietwerterhebung Kreis Rendsburg-Eckernförde 2017, Nachberechnung 2021

ANALYSE & KONZEPTE immo.consult

Abbildung 70 Gewichtete[32] angemessene Brutto-Kaltmiete in €/qm (Quelle: Analyse & Konzepte 2021)

Tab. 10 Gewichtete Angemessenheitsrichtwerte (Brutto-Kaltmiete im Produkt)*

Bedarfsgemeinschaft mit ... Personen	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen	Jede weitere Person
1	355,50	407,40	486,00	561,00	630,80	+66,40
2	382,00	494,40	566,25	664,70	685,90	+72,20
3	357,00	451,80	518,25	600,95	737,20	+77,60
4	367,00	430,20	497,25	611,15	628,90	+66,20
5	323,00	388,20	451,50	486,20	524,40	+55,20

* Die Datengrundlage im Vergleichsraum 5 bildet die realen Vermieterverhältnisse ab, daher ist eine Gewichtung nach Vermietertypen nicht erforderlich.

Quelle: Mietwerterhebung Kreis Rendsburg-Eckernförde 2017, Nachberechnung 2021

ANALYSE & KONZEPTE immo.consult

Abbildung 71 Gewichtete Angemessenheitsrichtwerte (Quelle: Analyse & Konzepte 2021)

Um die Möglichkeit der Anmietbarkeit von Wohnraum im Kreis Rendsburg-Eckernförde mit den ermittelten Angemessenheitsrichtwerten zu überprüfen, erfolgte ein Vergleich mit den Angebotsmieten aus einer eigenen Mietwerterhebung. Abbildung 72 stellt dar, wie hoch der Anteil der Angebotsmieten ist, der zum Niveau der Angemessenheitsrichtwerte (Produkt aus

[32] Anmerkung: Die Gewichtung ergibt sich aus dem Verhältnis der in die Analysen einbezogenen Vermietungsangebote privater sowie institutioneller Vermieter*innen

angemessener Wohnfläche und angemessener Brutto-Kaltmiete je Quadratmeter) angemietet werden kann.

Auf Grundlage dieser Gegenüberstellung (vgl. Abbildung 72) kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass die Möglichkeit, mit den ermittelten Angemessenheitsrichtwerten Wohnraum im Kreis Rendsburg-Eckernförde anzumieten, als belegt angesehen werden könne.

Tab. 11 Gewichtete angemessene Brutto-Kaltmiete (BKM) und tatsächliches Angebot[1]

Vergleichs-raum	1 Person		2 Personen		3 Personen		4 Personen		5 Personen	
	Max. BKM	Anteil Angebot	Max. BKM	Anteil Angebot	Max. BKM	Anteil Angebot	Max. BKM	Anteil Angebot	Max. BKM	Anteil Angebot
1	355,50	49%	407,40	40%	486,00	58%	561,00	31%	630,80	23%
2	382,00	50%	494,40	20%	566,25	30%	664,70	24%	685,90	23%
3	357,00	50%	451,80	25%	518,25	31%	600,95	21%	737,20	35%
4	367,00	86%[2]	430,20	38%[2]	497,25	37%	611,15	45%	628,90	33%
5	323,00	60%[2]	388,20	100%[2]	451,50	43%	486,20	71%[2]	524,40	67%[2]

[1] Angebotsmieten: Basis sind alle Angebotsmieten der Großenklassen zzgl. der kalten Betriebskosten aus der Bestandsmietenerhebung (brutto-kalt).
[2] Eingeschränkte Aussagekraft, da weniger als 10 Fälle erhoben wurden.
Quelle: Mietwerterhebung Kreis Rendsburg-Eckernförde 2017, Nachberechnung 2021

ANALYSE & KONZEPTE

Abbildung 72 Gewichtete angemessene Brutto-Kaltmiete (BKM) und tatsächliches Angebot (Quelle: Analyse & Konzepte 2021)

Daher wurde die Brutto-Kaltmiete anhand eines Index-Verfahrens, das insbesondere Verbraucherpreisindizes berücksichtigt, fortgeschrieben. Die aktuellen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde anwendbaren Werte für die Brutto-Kaltmiete für Wohnraum in den einzelnen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde enthält Abbildung 73.

Tab. 17 Fortgeschriebene Brutto-Kaltmiete in €

Bedarfsgemeinschaft mit ... Personen	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen	Jede weitere Person
1	367,00	420,60	501,75	579,70	650,75	+68,50
2	394,50	510,60	584,25	686,80	708,70	+74,60
3	368,50	466,80	534,75	620,50	760,95	+80,10
4	379,00	444,00	513,75	631,55	648,85	+68,30
5	333,50	400,80	466,50	502,35	541,50	+57,00

Quelle: Fortschreibung Kreis Rendsburg-Eckernförde 2019

ANALYSE & KONZEPTE immo.consult

Abbildung 73 Fortgeschriebene Brutto-Kaltmiete in € (Quelle: Analyse & Konzepte 2021)

6.3.2 Eigene Auswertungen zur Erschwinglichkeit von Wohnraum

Im Rahmen der Erarbeitung des Wohnraumentwicklungskonzeptes wurden zudem eigene Auswertungen durchgeführt, auf deren Grundlage eine Einschätzung der Erschwinglichkeit von Wohnraum im Kreis Rendsburg-Eckernförde beurteilt werden soll. Die Ergebnisse werden in diesem Abschnitt zusammenfassend dargestellt.

Methodisches Vorgehen und Datenquellen

Mit der Auswertung soll der Frage nachgegangen werden, welche Möglichkeiten sich verschiedenen Haushaltstypen bieten, sich in den einzelnen Teilräumen mit Wohnraum zu versorgen.

Unterschieden wurden die Haushalte dabei in diesem Untersuchungsschritt nach ihrem monatlichen Nettoeinkommen (eine zusätzliche Unterscheidung nach der Haushaltsgröße ist aus Gründen der Struktur der Grundlagendaten nicht möglich).

Durch einen Datenankauf bei der Fa. microm liegen Angaben zur Anzahl der Haushalte nach sieben Einkommensklassen auf Ebene der Städte und Gemeinden vor (Datenstand: 2019). Eine Darstellung der Anteile der Haushalte nach Einkommensklassen auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden enthält Abbildung 74. Eine Aggregation zu – den im Folgenden für die Auswertung benötigten – Teilräumen ist aufgrund der Datenstruktur leider nicht möglich.

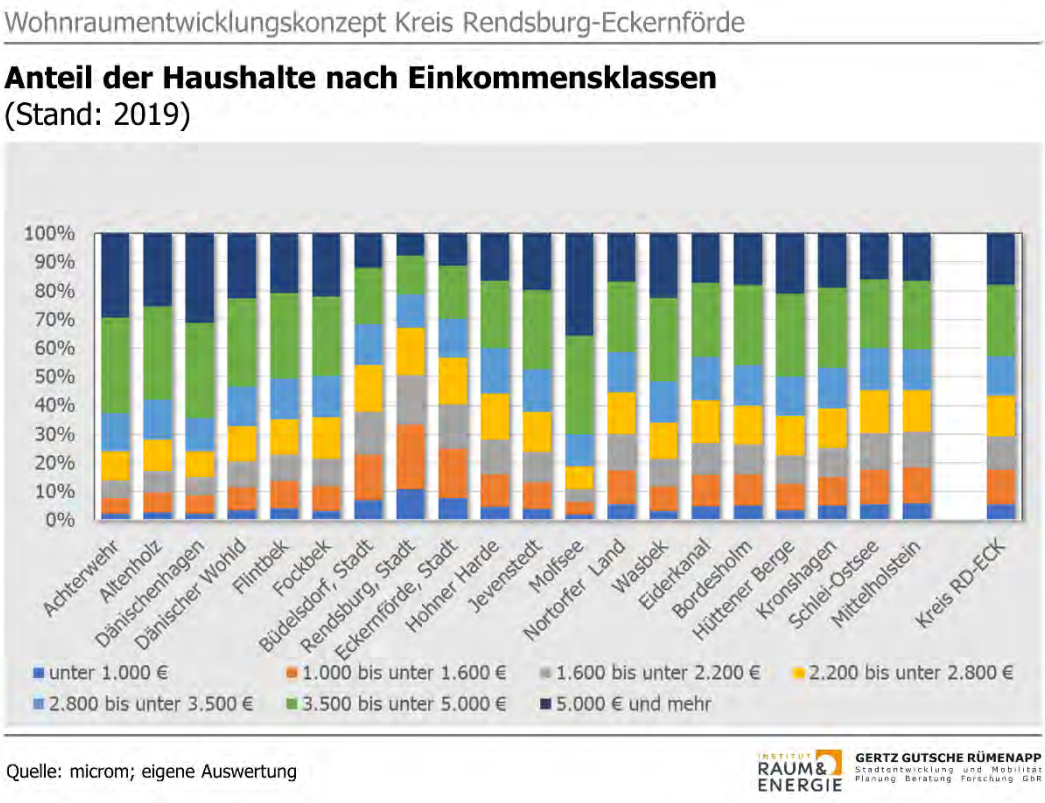


Abbildung 74 Anteil der Haushalte nach Einkommensklassen

Die zweite für diesen Untersuchungsschritt wichtige Datenquelle bildet eine Datensammlung aller Angebotsmieten von Wohnobjekten, die in den Jahren 2017 bis zum 1. Quartal 2020 im Kreis Rendsburg-Eckernförde auf den gängigen Immobiliensuchportalen im Internet

angeboten wurden.[33] Es handelt sich damit – auch in Abgrenzung zur im vorherigen Abschnitt dargestellten Erfassung – nur um einen Teilmarkt: Wohnungen, die außerhalb der Immobiliensuchportale angeboten und vermietet werden, fließen in die Bildung der Werte nicht ein. Zudem handelt es sich bei den auf den Immobiliensuchportalen um Angebotspreise, die ggf. noch verhandelt werden und damit vermutlich nicht in allen Fällen um die letztlich realisierten Preise. Dies ist bei der Interpretation der nachfolgend dargestellten Ergebnisse zu berücksichtigen.

Für die Herleitung der Ergebnisse wurden nun die Haushalte mit den Angeboten jeweils auf Ebene der Teilräume räumlich verknüpft, um eine Bilanzierung durchführen zu können.

Dabei wurden noch die folgenden drei Annahmen für die Berechnung getroffen, die einen direkten Einfluss auf die Ergebnisse haben und hier daher explizit benannt werden sollen:

- Eine im Zusammenhang mit der Erschwinglichkeit von Wohnraum gerne und wiederkehrend genutzte Faustformel lautet, dass die (Brutto-)Kaltmiete der Wohnung 30% des Haushaltsnettoeinkommens nicht übersteigen sollte. Diese Annahme wird im Folgenden ebenfalls genutzt.
- Der Datensatz der Fa. F+B zu den Angebotsmieten enthält für jedes Objekt eine Angabe zur Netto-Kaltmiete. Im Sinne einer inhaltlichen Konsistenz wurden auf diese die sog. (aufgrund der starken Einzelfallabhängigkeit grob geschätzte[34]) kalten Betriebskosten[35] (in Höhe von pauschal 1,31 € je Quadratmeter Wohnfläche) aufgeschlagen.
- Für die einzelnen Haushalte liegt nur eine Zuordnung zu einer Einkommensklasse vor. Gerechnet werden muss jedoch mit einem konkreten Einkommen. Daher wurde für jede Einkommensklasse auf Basis einer typischen Einkommensverteilung ein Referenzeinkommen abgeleitet, das im Folgenden für alle Haushalte einer Einkommensklasse angesetzt wird.

Ergebnisse

Die folgende Abbildung 75 zeigt teilraumspezifisch den Teil der angebotenen Wohnimmobilien, den sich Haushalte leisten können, wenn max. 30 % des Haushaltseinkommens für die Miete aufgewendet wird. Je höher das Haushaltseinkommen ist, desto größer ist also der Anteil des Gesamtangebotes, der aus finanzieller Sicht realisierbar ist.

Aus Sicht der Erschwinglichkeit von Wohnraum sind insbesondere die Einkommensklassen im linken Bereich der Abbildung 75, also die tendenziell niedrigeren Einkommensklassen von Interesse: Es zeigt sich grundsätzlich, dass nur ein geringer Teil der auf den Immobiliensuchportalen angebotenen Wohnungen unter den getroffenen Annahmen für Haushalte der niedrigsten Einkommenskategorie („unter 1.000 Euro pro Monat“[EK1]) zur Verfügung steht. Je

[33] Datenquelle: F+B GmbH, Hamburg (2020)

[34] Anmerkung: Eigene Herleitung aufgrund der Kennwerte im Bericht von Analyse & Konzepte sowie Angaben des Deutschen Mieterbundes (DMB).

[35] Anmerkung: Die kalten Betriebskosten berücksichtigen Annahmen zur Grundsteuer, zu den Kosten für Wasser und Abwasser, für einen Aufzug, Straßenreinigung, Müll, Reinigung, Allgemeinstrom, Schornsteinreinigung, Versicherung sowie Kabel/Antenne. Als Datengrundlage fungierten der Betriebskostenspiegel für Deutschland des Deutschen Mieterbundes und seines Landesverbandes Schleswig-Holstein.

nach Teilraum sind es zwischen 0,7 % (TR 4) und 1,8 % (TR 5) der angebotenen Wohnungen (repräsentiert jeweils durch den Punkt ganz links auf den Kurven).

Zu dieser Einkommensklasse zählen jedoch zwischen 3,2 % (TR 2) und 7,3 % (TR 1). Dieses Ungleichgewicht löst sich vermutlich jedoch dadurch etwas auf, dass sich insbesondere Haushalte aus dieser Einkommensklasse (auch) auf anderen Teilmärkten mit Wohnraum versorgen (können). Davon, dass ein beträchtlicher Anteil dieser Haushalte Eigentum bildet (und sich das Auseinanderliegen der Werte daraus erklären lässt), ist hingegen kaum auszugehen.

Wie Abbildung 75 zeigt, sind für Haushalte mit einem Haushaltnettoeinkommen von 1.000 bis unter 1.600 Euro pro Monat [EK1] rund 21 % der im Teilraum 1 (Rendsburg und Umgebung) angebotenen Wohnungen finanzierbar. Für die anderen Teilräume liegen diese Werte mit 12 % (Teilraum 3) bis 16 % (Teilraum 2) etwas darunter.

Dass der Anteil der im Teilraum 1 zu finanzierenden Wohnungen mit steigendem Einkommen immer höher ist als in den anderen Teilräumen, setzt sich auch für die höheren Einkommensklassen fort. Ansonsten liegen die Unterschiede zwischen den Teilräumen im Bereich von einigen wenigen Prozentpunkten (vgl. Abbildung 76).

Wie ebenfalls Abbildung 76 deutlich zeigt, lassen sich für Haushalte der Einkommensklasse „2.200 bis unter 2.800 Euro“ über alle Teilräume mit 30 % des Haushaltsnettoeinkommens jeweils mehr als 60% der insgesamt angebotenen Wohnungen finanzieren. Im Teilraum 1 sind es sogar 77% aller angebotenen Wohnungen. Es handelt sich dabei (wie die nachfolgenden Abbildungen für die einzelnen Teilräume zeigen) in der Regel um Wohnungen mit mehr als 100 qm, z.T. sind sogar Wohnungen mit mehr als 120 qm Wohnfläche finanzierbar. Daher fokussieren die nachfolgenden Beschreibungen die Einkommensklassen mit weniger als 2.200 Euro Haushaltsnettoeinkommen pro Monat.

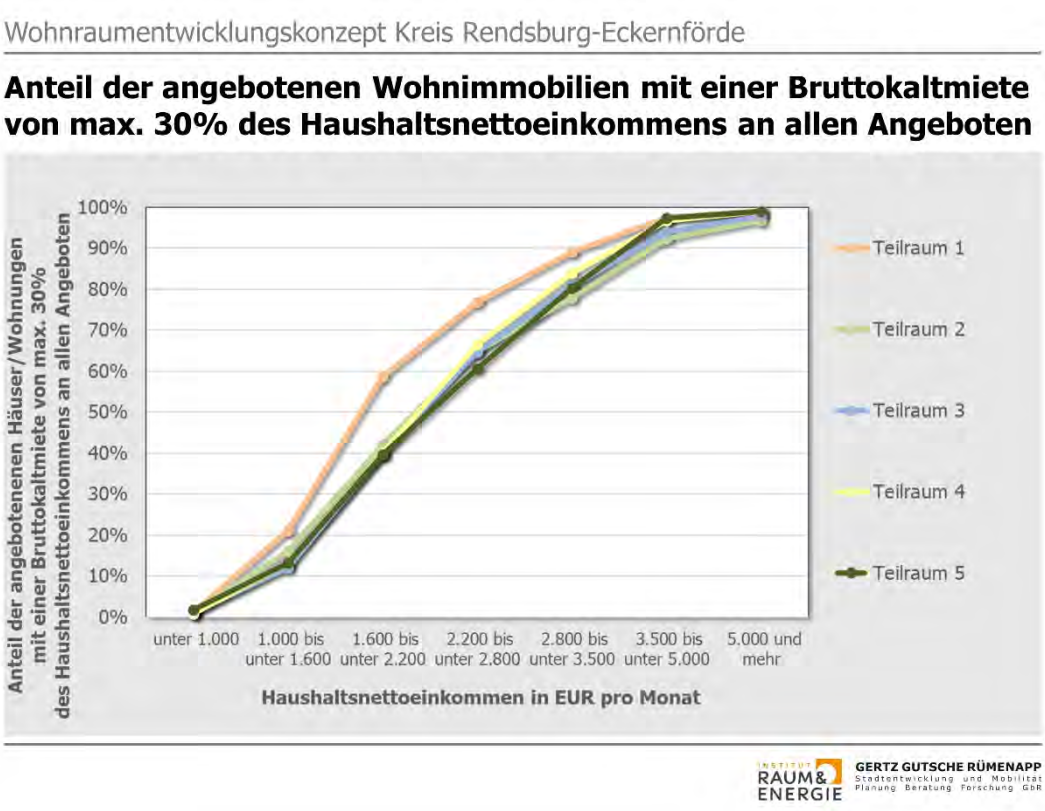


Abbildung 75 *Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete von max. 30% des Haushaltsnettoeinkommens an allen Angeboten*

Ergebnisse für den Teilraum 1

Bei genauerer Betrachtung der Auswertungsergebnisse für die einzelnen Teilräume ergibt sich für den Teilraum 1 das folgende Bild:

- Für Haushalte aus den Einkommensklassen „1.000 bis unter 1.600 Euro“ [EK2] und „1.600 bis unter 2.200 Euro“ [EK3] sind bei Aufwendung von bis zu 35 % des Haushaltsnettoeinkommens im Teilraum 1 rund 40 % bzw. sogar 70 % der angebotenen Wohnungen finanzierbar.
- Für Haushalte mit einem Haushaltsnettoeinkommen von unter 1.000 Euro pro Monat [EK1] stehen selbst bei Aufwendung von bis zu 40 % des Einkommens nur um die 7 % der Wohnungen zur Verfügung (vgl. Abbildung 76).

Eine Übersicht darüber, welche Größenklassen sich bei Einsatz von max. 30% des Haushaltsnettoeinkommens im Teilraum 1 realisieren lassen, gibt Abbildung 77.

- Für Haushalte der niedrigsten Einkommensklasse [EK1] sind die Hälfte der angebotenen Wohnungen mit einer Wohnfläche von unter 20 qm und rund 10 % der Wohnungen mit 20 bis unter 40 qm Wohnfläche finanzierbar. Größere Wohnungen – zumindest solche, die im Internet angeboten werden – lassen sich mit diesem Anteil am Haushaltseinkommen nur vereinzelt anmieten.

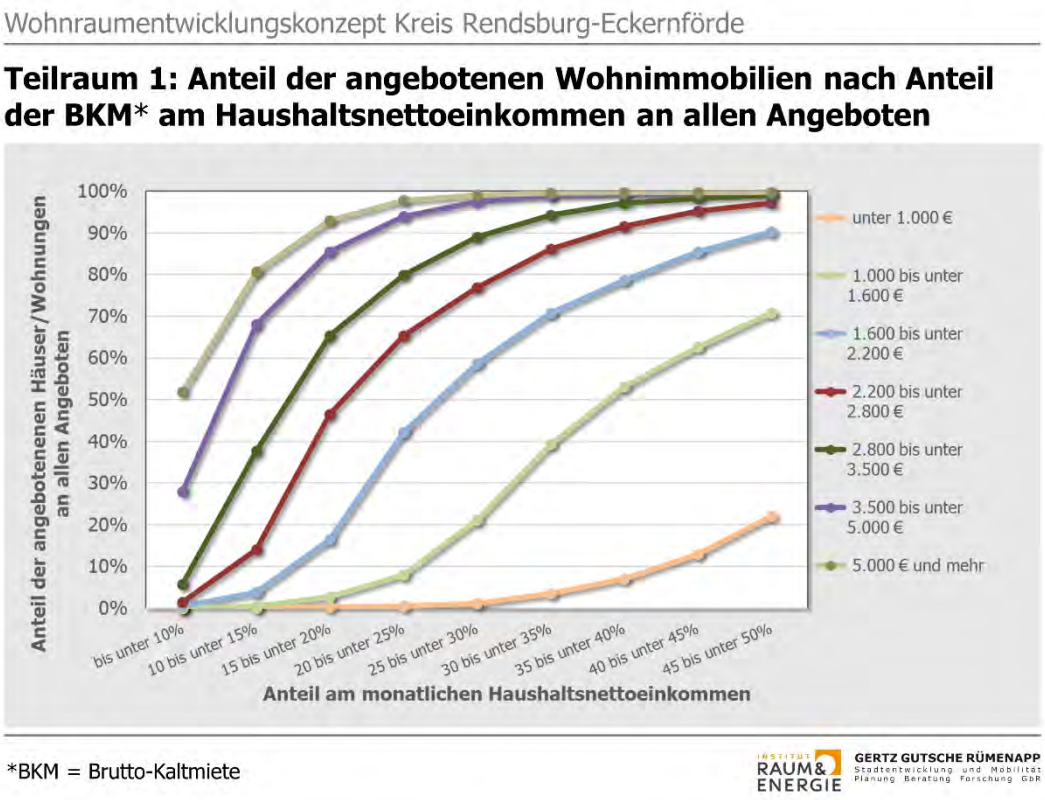


Abbildung 76 *Teilraum 1: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten*

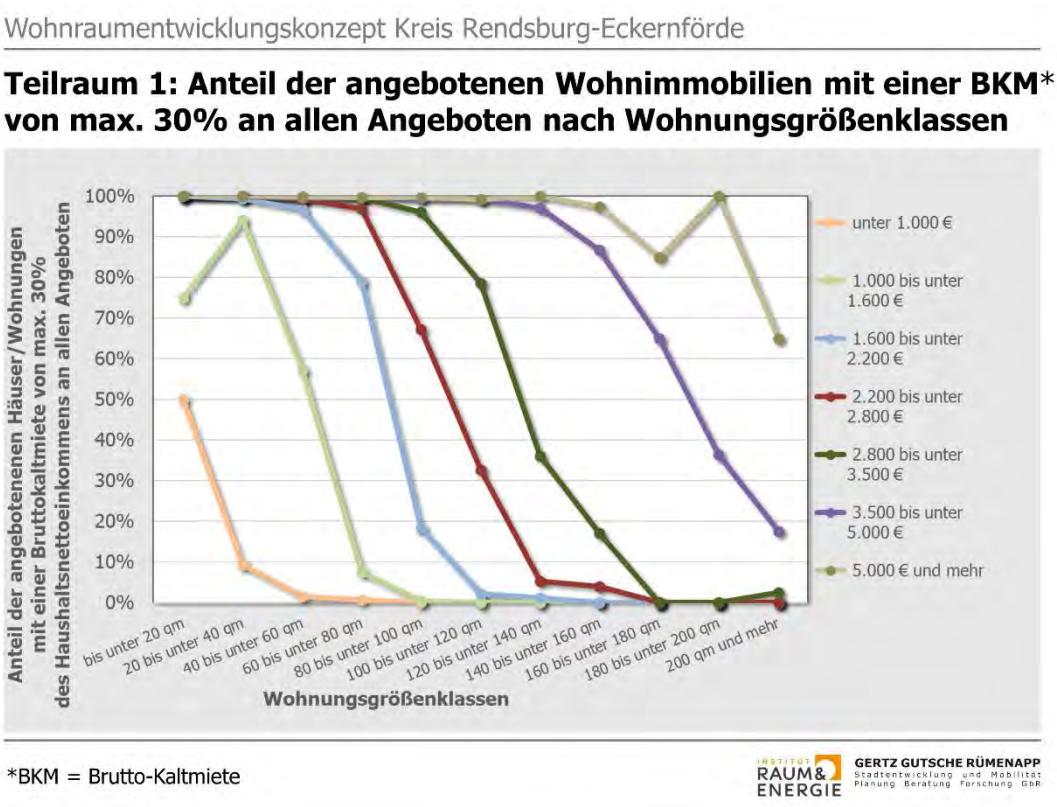


Abbildung 77 *Teilraum 1: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen*

Ergebnisse für den Teilraum 2

Für den Teilraum 2 ergibt sich ein ähnliches Bild. Allerdings zeigt sich hier das gegenüber dem Teilraum 1 grundsätzlich höhere Immobilienpreisniveau.

- Selbst mit 40 % des Haushaltsnettoeinkommens können Haushalte aus der [EK1] hier nur 6% der angebotenen Wohnungen finanzieren.
- Setzen Haushalte aus den [EK2] und [EK3] 30 % ihres Haushaltsnettoeinkommens ein, können sie damit 16 % bzw. 42 % der Wohnungen bezahlen.
- Beim Einsatz von bis zu 35 % des Haushaltsnettoeinkommens sind das 27 % bzw. 56 % der angebotenen Wohnungen (Anteil der Haushalte im Teilraum: [EK1]: 3,2 %, [EK2]: 7,4 %, [EK3]: 7,8 %) (vgl. Abbildung 78).
- Für Haushalte der [EK1] lassen sich bei Einsatz von 30 % des Haushaltsnettoeinkommens im Teilraum 2 ebenfalls nahezu ausschließlich Wohnungen mit einer Wohnfläche von max. 40 qm finanzieren.
- Für Haushalte der [EK2] sind knapp 30 % der angebotenen Wohnungen in der Größenklasse 40 bis unter 60 qm bezahlbar, für Haushalte der [EK3] sogar 90 % der in dieser Größenklasse angebotenen Wohneinheiten sowie ein Drittel der Wohnungen mit 60 bis unter 80 qm Wohnfläche (vgl. Abbildung 79).

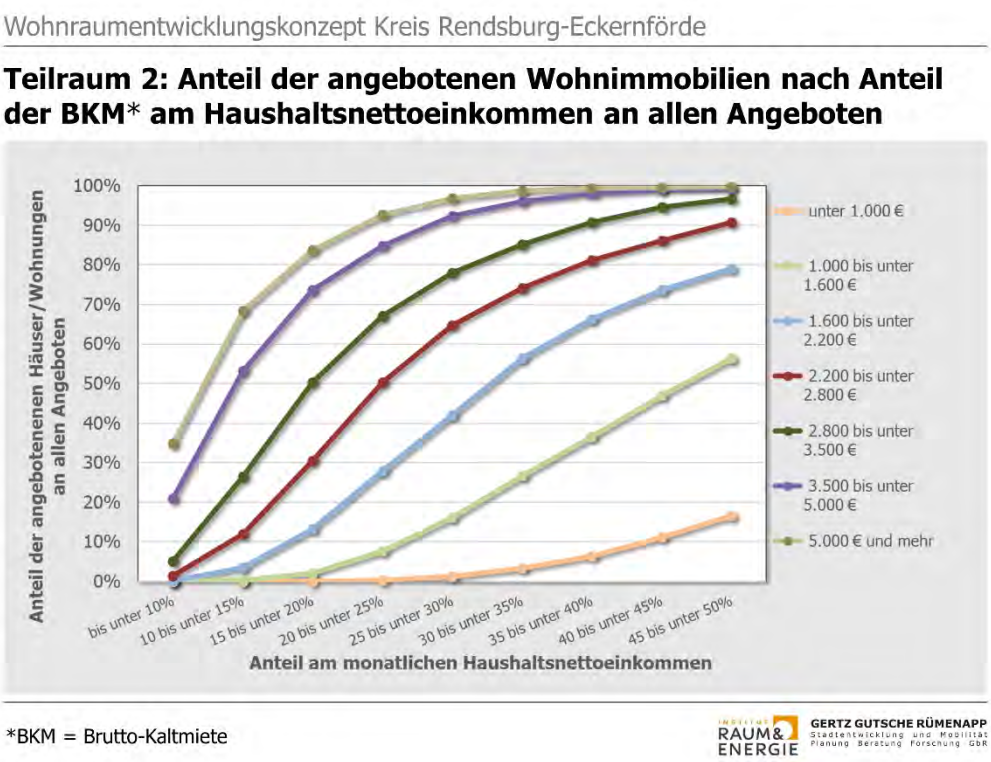


Abbildung 78 *Teilraum 2: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten*

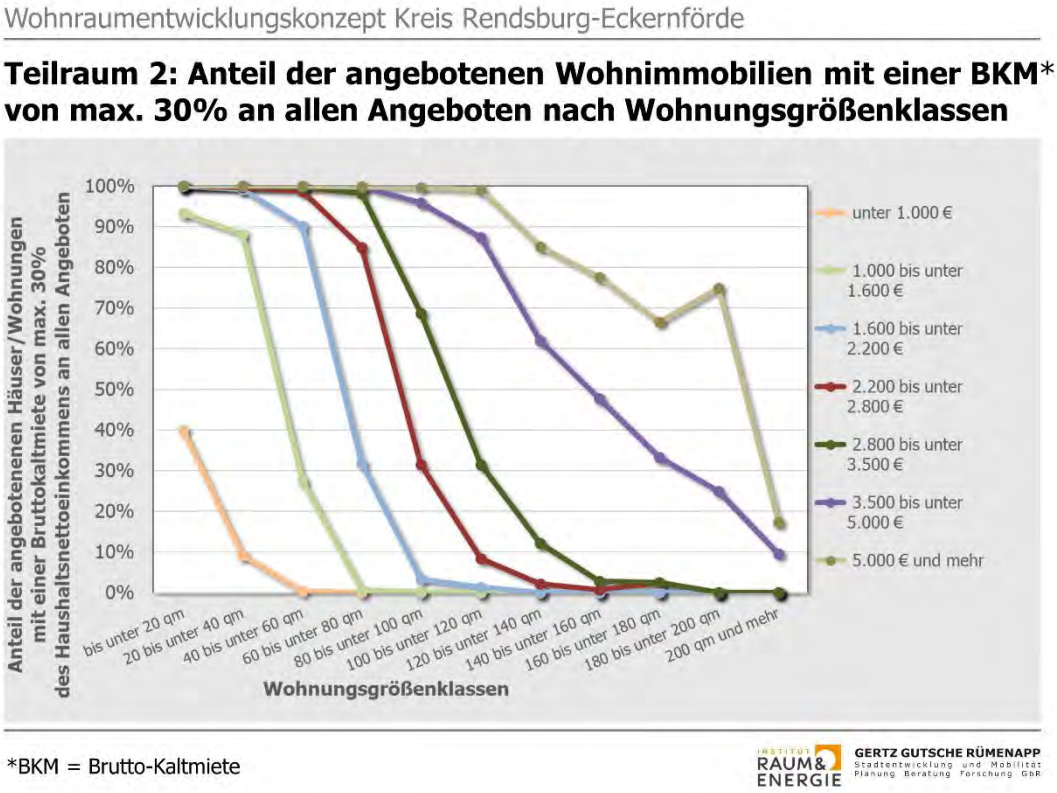


Abbildung 79 *Teilraum 2: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen*

Ergebnisse für den Teilraum 3

Die Ergebnisse für den Teilraum 3 zeigen, dass es hier für Haushalte mit einem Einkommen von unter 1.000 Euro pro Monat sehr schwer ist, sich auf dem freien Markt mit Wohnraum zu versorgen. Selbst bei Einsatz von bis zu 40 % des Haushaltsnettoeinkommens stehen kaum Wohnungen zur Verfügung. Für die Haushalte der [EK2] und [EK3] sieht es hingegen etwas günstiger aus: Mit bis zu 30 % des Haushaltsnettoeinkommens sind 12% bzw. 40% der Wohnungen finanzierbar, bei bis zu 35 % sind es 23% bzw. 56 % (vgl. Abbildung 80).

Mit 30 % des Haushaltsnettoeinkommens können Haushalte der [EK3] mehr als die Hälfte der angebotenen Wohnungen in der Größenklasse 60 bis unter 80 qm und rund 10 % der angebotenen Wohnungen mit 80 bis zu 100 qm bezahlen (vgl. Abbildung 81).

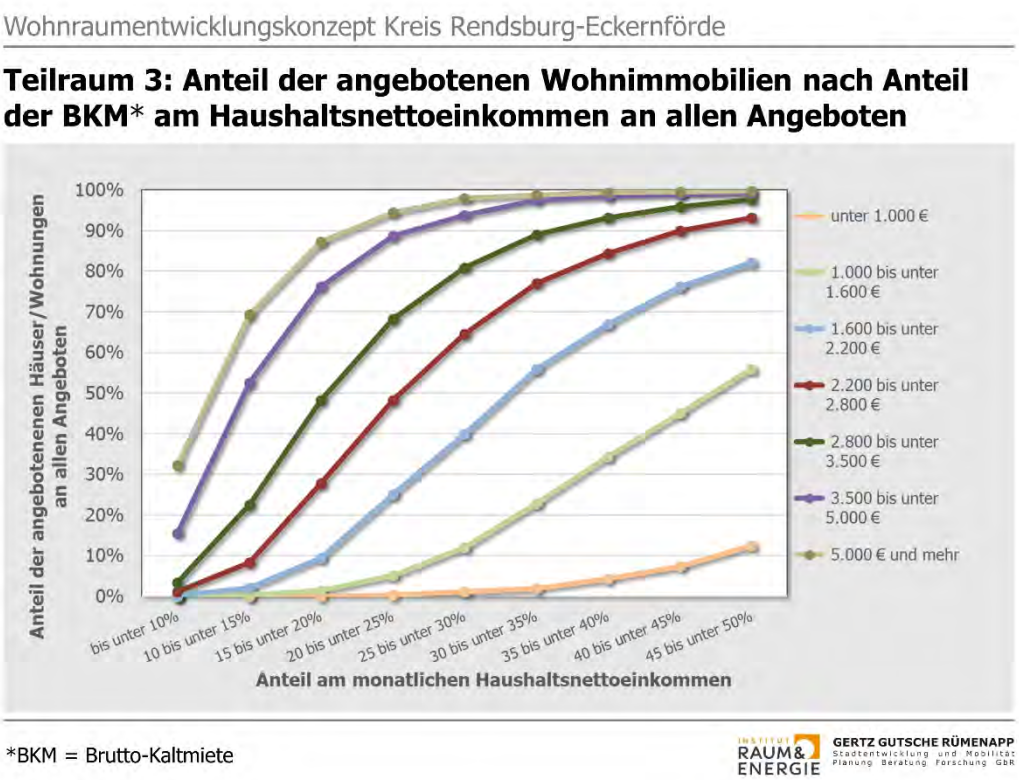


Abbildung 80 *Teilraum 3: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten*

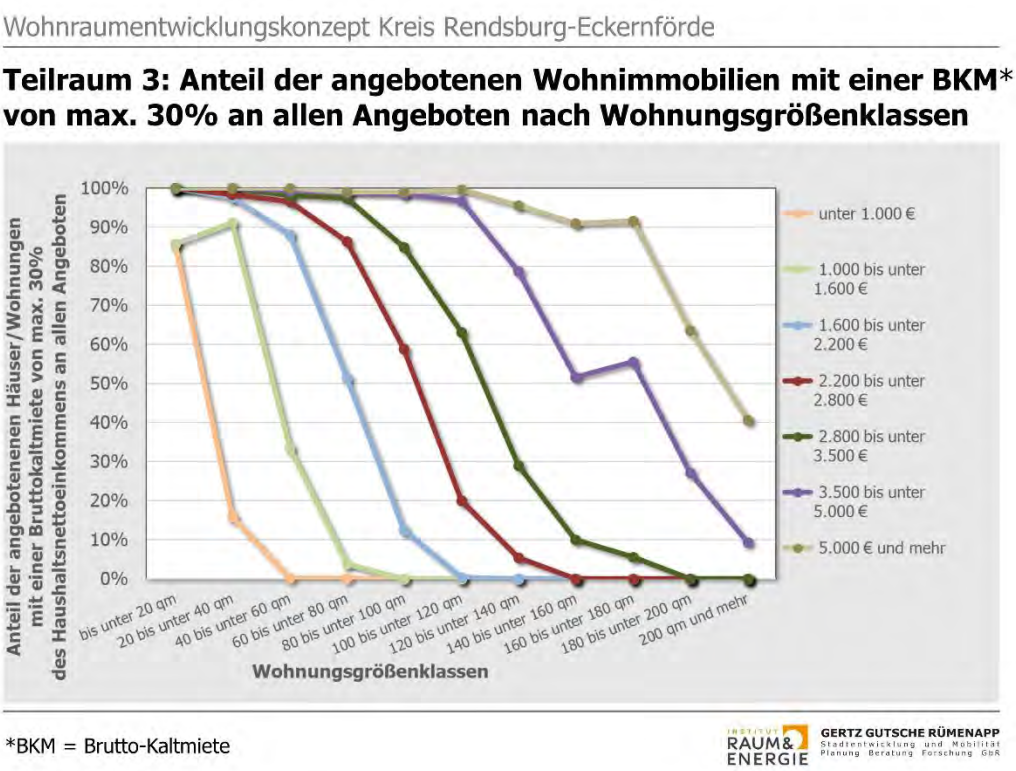


Abbildung 81 *Teilraum 3: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen*

Ergebnisse für den Teilraum 4

Die beschriebenen Ergebnisse zeigen sich grundsätzlich auch für den Teilraum 4 (vgl. Abbildung 82 und Abbildung 83):

- Für Haushalte der [EK1] besteht bei Einsatz von bis zu 30 % des Haushaltsnettoeinkommens nur ein sehr geringes Angebot. Selbst bei Bereitschaft, bis zu 40 % des Haushaltsnettoeinkommens einzusetzen, sind nur etwa 4 % der angebotenen Wohnungen finanzierbar (Anteil der Einkommensklasse an allen Haushalten im Teilraum 4: rund 5 %). Es handelt sich dabei überwiegend um Wohnungen mit nicht mehr als 40 qm.
- Haushalte der Einkommensklassen [EK2] und [EK3] können mit Einsatz von 30% ihres Haushaltsnettos 13 % bzw. 40 % der angebotenen Wohnungen bezahlen. Dabei handelt es sich überwiegend um Wohnungen mit bis zu 60 qm Wohnfläche ([EK2]] bzw. bis zu 80 qm Wohnfläche ([EK3]). Wohnungen in der jeweils nächst größeren Flächenkategorie stehen für 30 % des Haushaltsnettoeinkommens nur vereinzelt zur Verfügung.
- Bei Einsatz von bis zu 35 % des Haushaltsnettoeinkommens erhöht sich der Anteil der grundsätzlich zu finanzierenden Wohnungen auf 25 % bzw. 54 %.

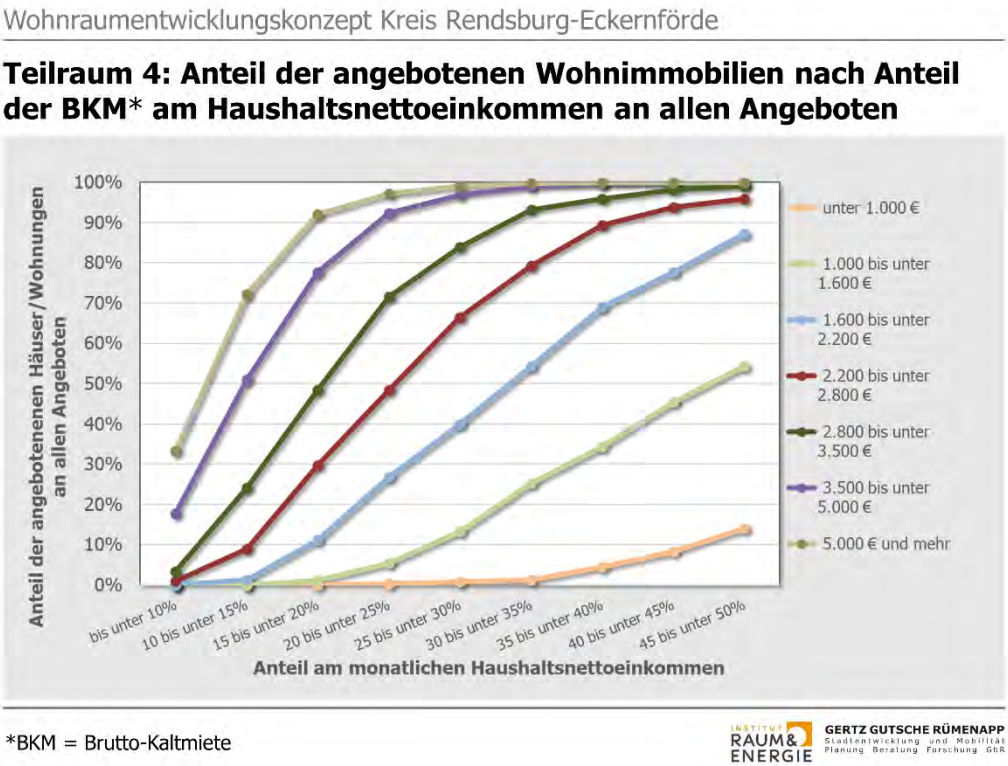


Abbildung 82 *Teilraum 4: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten*

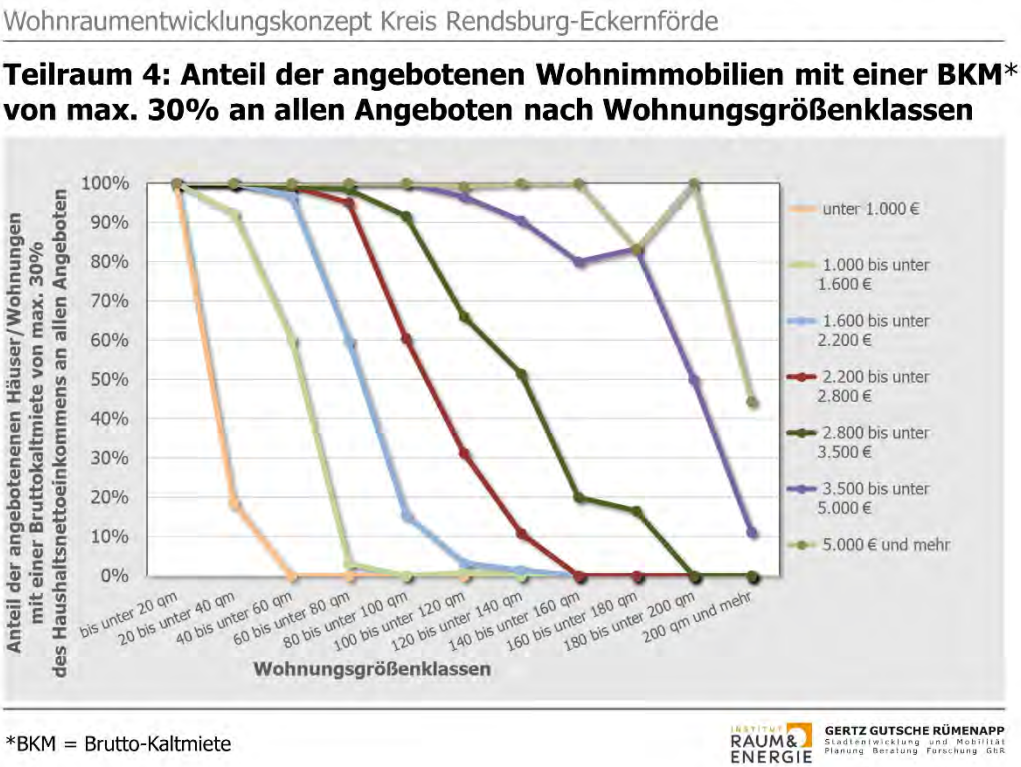


Abbildung 83 *Teilraum 4: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen*

Ergebnisse für den Teilraum 5

Für den Teilraum 5 bestätigen sich die Ergebnisse erneut (vgl. Abbildung 84 und Abbildung 85):

- Ein Wohnraumangebot für Haushalte mit unter 1.000 Euro Haushaltsnettoeinkommen ist – auf dem betrachteten Teilmarkt – nur sehr eingeschränkt vorhanden. Selbst bei Einsatz von bis zu 40 % des Haushaltsnettoeinkommens sind bei einem Anteil des Haushaltstyps von rund 5,5 % nur etwa 4 % der Wohnungen bezahlbar.
- Aufgrund des vergleichsweise geringeren allgemeinen Immobilienpreisniveaus in diesem Teilraum ist die Situation für Haushalte der [EK2] und [EK3] hingegen etwas günstiger: Der Anteil der mit 30 % des Haushaltsnettoeinkommens finanzierbaren Wohnungen ist zwar mit den Anteilen anderer Teilräume vergleichbar. Die damit bezahlbaren Wohnungen sind jedoch größer als in anderen Teilräumen des Kreisgebiets: So können Haushalte der [EK3] mit 30 % des Haushaltsnettoeinkommens schon 18 % der Wohnungen mit bis zu 100 qm Wohnfläche finanzieren (in den anderen Teilräumen gilt dies nur für 1,5 % (TR2) bis 9,5 % (TR4) der angebotenen Wohnungen dieser Größenklasse).

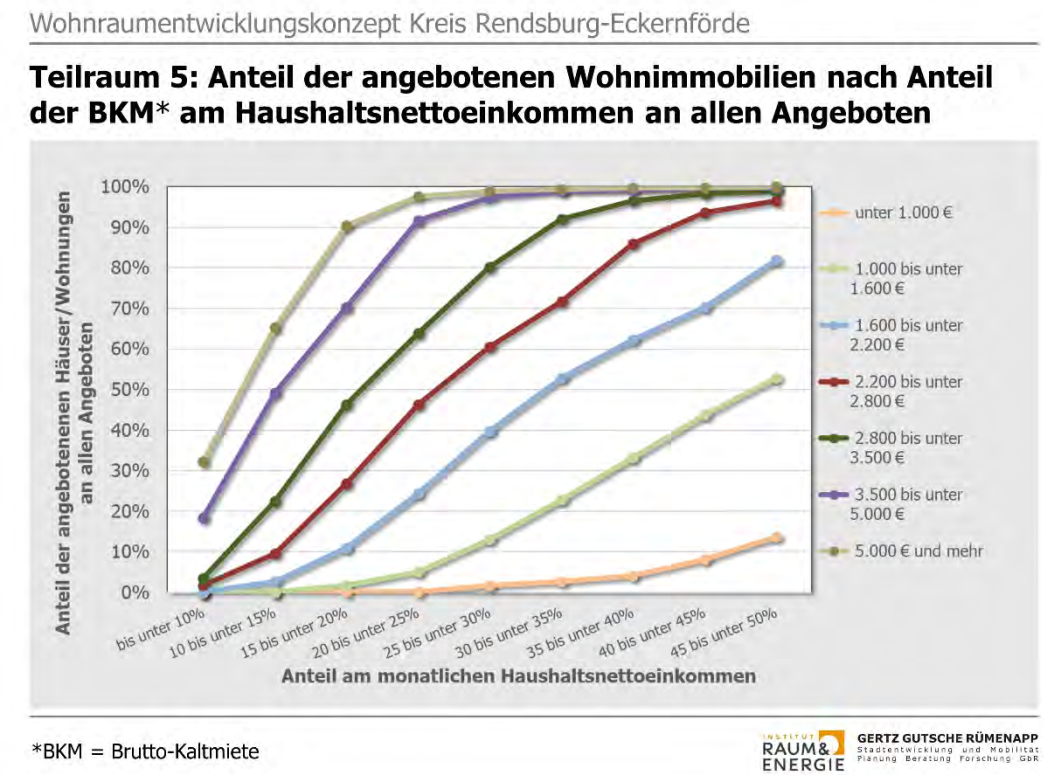


Abbildung 84 *Teilraum 5: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien nach Anteil der Brutto-Kaltmiete (BKM) am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten*

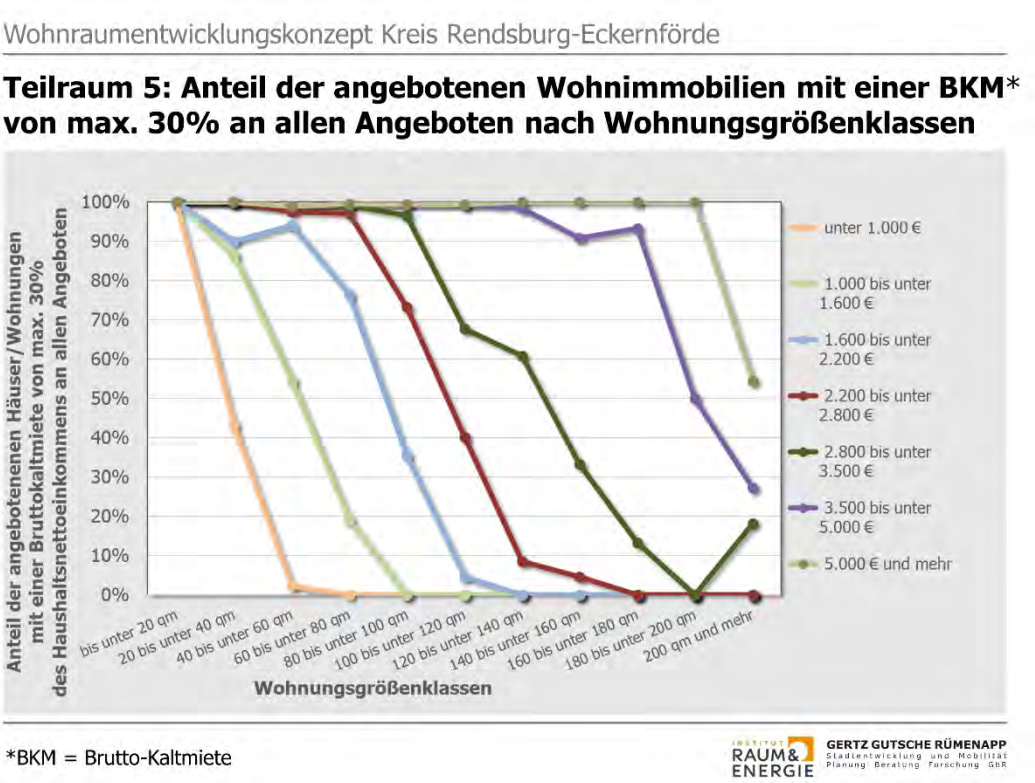


Abbildung 85 *Teilraum 5: Anteil der angebotenen Wohnimmobilien mit einer Brutto-Kaltmiete (BKM) von max. 30% am Haushaltsnettoeinkommen an allen Angeboten nach Wohnungsgrößenklassen*

6.4 Leerstand

Eine flächendeckende systematische Erfassung des Leerstands auf Ebene der Städte und Gemeinden fand zuletzt im Zuge des Zensus 2011 statt. Diese Daten sind aufgrund ihres Alters für sinnvolle und hilfreiche Aussagen heute jedoch kaum mehr nutzbar.

Die Wohnungsmarktmarktprognose Schleswig-Holstein 2030 trifft jedoch einige Aussagen zum Leerstand im Kreis Rendsburg-Eckernförde.[36] Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2015. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Rahmen des Beteiligungsprozesses wiederkehrend darauf hingewiesen wurde, dass es im Kreisgebiet nahezu keinen Leerstand bei Wohnimmobilien gibt, ist es gut vorstellbar, dass diese Werte aufgrund der Entwicklungsdynamiken der vergangenen Jahre nicht mehr hinreichend aktuell sind. Dennoch erfolgt an dieser Stelle eine stichwortartige Zusammenfassung der Aussagen aus dem empirica-Gutachten für das Jahr 2015:

- Der totale Leerstand für den gesamten Kreis wird in der Wohnraumbedarfsprognose für das Jahr 2015 mit rund 6.080 Wohneinheiten angegeben. Im Jahr zuvor seien es noch mehr als 6.600 gewesen.
- Der ermittelte Leerstand für das Mittelzentrum Rendsburg beträgt lt. dieser Datenquelle rund 820, für das Umland 870 Wohneinheiten.

[36] Quelle: CBRE-empirica-Leerstandsindex und Berechnungen empirica

- Für Eckernförde wird ein Leerstand von etwa 620 Wohneinheiten für das Jahr 2015 angegeben. Für das Umland werden 275 leerstehende Wohneinheiten ausgewiesen.
- Nach Berechnungen von empirica betrug der marktaktive Leerstand für Geschosswohnungen, die unmittelbar disponibel sind bzw. leer stehen, aber gegebenenfalls mittelfristig aktivierbar wären, 1.300 Wohneinheiten. Dies entspricht einer Quote von 3,2% (zum Vergleich Land Schleswig-Holstein: 2,7 %).[37]

Auch im Rahmen der Kommunalbefragung wurde nach dem Leerstand gefragt.

Eine Quantifizierung der Angaben zum Wohnungsleerstand fällt – zumindest in Form des „Auszählens“ der Angaben zu den leerstehenden Wohneinheiten auf Gemeindeebene – aufgrund der Struktur der Rückmeldungen vergleichsweise schwer.

Es kann dennoch festgehalten werden, dass rund 78 % der teilnehmenden Städte und Gemeinden konstatieren, dass in ihren Städten und Gemeinden überhaupt keine Probleme mit Wohnungsleerständen bestehen. Nur 2 % der Antwortenden geben an, dass es vereinzelt Leerstände gibt. Die anderen Rückmeldungen betreffen Leerstände in ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäuden (6 %) bzw. „Schrottimmobilien“, bei denen die Eigentümer*innen keine Sanierungsbereitschaft erkennen lassen (6 %), in der Sanierung befindliche Gebäude (5 %) bzw. Leerstände im Rahmen der normalen Fluktuationsreserve (2 %).

6.5 Wohnbauliche Entwicklung und Infrastruktur

Im Rahmen der Kommunalbefragung wurde auch die Frage nach Folgewirkungen der wohnbaulichen Entwicklungen gefragt. Einige Rückmeldungen zeigen die Zusammenhänge zwischen Wohnbautätigkeit und Anpassungserfordernissen im Bereich der Infrastrukturen deutlich auf. Andere legen den Schluss nahe, dass hier auch Aspekte benannt wurden, die mit der wohnbaulichen Entwicklung nur eher wenig zu tun haben. So stehen erforderliche Neubauten im Feuerwehrwesen weniger mit Veränderungen der Bevölkerungszahl als vielmehr mit veränderten Anforderungen an eine zeitgemäße und leistungsfähige Gefahrenabwehr im Zusammenhang. Auch Anforderungen an die Pflege, den Ausbau von Angeboten für Senior*innen dürften – wenn überhaupt – häufig nur bedingt mit der Wohnbautätigkeit in Zusammenhang stehen, sondern vielmehr auf altersstrukturelle Veränderungen der Bestandsbevölkerung zurückzuführen sein.

[37] Vgl.: Wohnraumbedarfsprognose Schleswig-Holstein 2030, Seite 143.



Abbildung 86 *Stichwortsammlung zu den Folgewirkungen wohnbaulicher Entwicklungen auf Infrastruktur und Versorgungsangebote (je größer ein Wort dargestellt ist, desto häufiger ist eine Nennung erfolgt).*

Die am häufigsten genannte Antwort im Zusammenhang von wohnbaulicher Entwicklung und Infrastruktur betrifft den Ausbau von Kindertagesbetreuungseinrichtungen bzw. -leistungen (vgl. Abbildung 86). Allerdings lässt sich sogar der – vielerorts unbestreitbar spürbare – Druck für einen Ausbau der entsprechenden Einrichtungen vermutlich nur bedingt auf die wohnbaulichen Entwicklungen zurückführen: Dieser Zusammenhang dürfte zumindest teilweise durch Veränderungen der Nachfrage aufgrund des gesellschaftlichen Wandels sowie ggf. durch Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen überlagert werden.

Dennoch sind Erfordernisse des Ausbaus von Kinderbetreuungsleistungen vielerorts vorhanden und werden durch Neubautätigkeiten natürlich verstärkt. Anforderungen an den Ausbau schulischer Kapazitäten sowie die Abwasserentsorgung sind hingegen in aller Regel deutlich mit der wohnbaulichen Entwicklung verknüpft. Beide Aspekte wurden von einer nennenswerten Anzahl von Städten und Gemeinden als Herausforderung benannt (vgl. Abbildung 86).

Eine nicht unwesentliche Anzahl von Gemeinden benennt die wohnbauliche Entwicklung als Voraussetzung für eine bessere Auslastung oder sogar den Erhalt der bestehenden Infrastruktur.

6.6 Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung

Auf die Frage, inwieweit bereits eine Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung mit anderen Gemeinden erfolgt, gibt knapp die Hälfte der antwortenden Städte und Gemeinden an, ihre wohnbauliche Entwicklung nicht (=nicht über das „normale“ Verfahren der Bauleitplanung hinaus) mit anderen Gemeinden abzustimmen. Rund 43 % der antwortenden Städte und Gemeinden stimmen ihre Überlegungen zur wohnbaulichen Entwicklung hingegen mit anderen Gemeinden ab. Auf knapp 10 % trifft dies teilweise zu.

Bezogen auf alle Städte und Gemeinden, die eine interkommunale Abstimmung bejahen, sagen

- 43 % (15 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung innerhalb des Amtes,
- 23 % (8 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg und

- 17 % (6 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung mit den benachbarten Gemeinden abgestimmt wird.
- Weitere 17 % bejahen die interkommunale Abstimmung wohnbaulicher Aktivitäten pauschal und grundsätzlich (ohne nähere Angaben).

7 Wohnraumbedarfsprognose

Ein wichtiges Element der Untersuchung ist eine Abschätzung des künftigen Wohnraumbedarfes. Das dafür angewandte methodische Vorgehen sowie eine Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse erfolgt im Rahmen dieses Kapitels.

7.1 Methodisches Vorgehen/berücksichtigte Aspekte

Für die Erarbeitung der Wohnraumbedarfsprognose wurden verschiedene Aspekte modelliert. Die Einzelbausteine dieser Modellierung werden im Folgenden beschrieben.

Disclaimer: Was die Abschätzung im Rahmen dieser Arbeit leisten kann (und was nicht)

Es soll jedoch bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, was die Bedarfsschätzung im Rahmen dieser Untersuchung leisten kann – und was nicht.

Die Wohnraumbedarfsprognose basiert auf den Ergebnissen der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose und damit auf Annahmen zum (künftigen) Verhalten von Menschen und Haushalten. Darauf, dass diese Abschätzung mit Prognoseunsicherheiten behaftet ist, wurde bereits im entsprechenden Kapitel hingewiesen. Daher wurde an dieser Stelle mit Varianten gearbeitet, die einen Korridor denkbarer Entwicklungen aufzeigen. Dennoch ergibt sich – auch das wurde thematisiert – zwingend die Notwendigkeit, die Ergebnisse im Rahmen weiterer Entwicklungsüberlegungen politisch-planerisch einzuordnen.

Dies gilt im besonderen Maße auch für die auf dieser Grundlage erarbeiteten Abschätzungen zum Wohnraumbedarf. Auch diesbezüglich wird mit (Verhaltens-)Annahmen operiert, so dass die dargestellten Entwicklungen nur dann eintreten, wenn die Haushalte sich so verhalten wie angenommen (z.B. in Bezug auf Standortwahl, Wohnformen und Wohnungsgrößen, Preissensibilität etc.). Geschieht dies nicht, weichen auch die Entwicklungen der Wohnraumbedarfe ab.

Ein weiterer Aspekt, der im Zusammenhang mit Wohnraumbedarfsabschätzungen zu beachten ist, lässt sich als „Henne-Ei-Problematik“ beschreiben: Die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose enthält (zumindest implizit) Annahmen zur künftigen Wohnraumentwicklung – schließlich muss die zukünftige Bevölkerung ja auch irgendwo wohnen. Diese Vorausschätzung wird dann wiederum genutzt, um künftige Wohnraumbedarfe abzuleiten. Damit besteht die Gefahr von Zirkelschlüssen, die bei der Einordnung und Interpretation der Ergebnisse zwingend im Hinterkopf behalten werden sollten.

Wie bereits im Zusammenhang mit der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose beschrieben, sind die Ergebnisse der Abschätzungen also nicht geeignet, die künftigen Entwicklungen möglichst präzise vorherzusehen. Es geht vielmehr darum darzustellen, wie die Entwicklungen unter den Rahmenannahmen verlaufen *könnten*. Damit dienen die Ergebnisse der Wohnraumbedarfsprognose nicht der Vorhersage, sondern sollen vielmehr der Sensibilisierung der Verantwortlichen sowie der Unterstützung der politisch-planerischen Diskussion um die künftige Wohnraumentwicklung. Diese sollten die Diskussionen zwischen Verantwortlichen und Expert*innen für die lokale und regionale Situation um die wohnbauliche Entwicklung befruchten und zu einer Sensibilisierung beitragen. Die Ergebnisse sind – insbesondere vor dem Hintergrund ihrer Auslegungsfähigkeit und Abhängigkeit von zahlreichen Einzelannahmen und Teilprozessen – nicht dazu gedacht, Entwicklungs- und Gestaltungsspielräume der Verantwortlichen einzuengen.

Zwei Varianten der Abschätzung künftiger Wohnraumbedarfe

Grundsätzlich werden im Folgenden zwei Varianten für eine Abschätzung dargestellt:

- eine Wohnraumbedarfsprognose, die auf der Basisprognose der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung basiert (Basisprognose) sowie
- eine Variante für eine Wohnraumbedarfsprognose, die auf den Annahmen einer „günstigeren“ Entwicklung zur kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose gründet (Prognosevariante) basiert.

Demografisch bedingter Mehr- oder Minderbedarf

Entwicklung von Haushaltszahl und -struktur

Die wesentliche Grundlage für die Abschätzung des künftigen Wohnraumbedarfes (sowie der Nachfrage nach Wohnraum (vgl. Abbildung 87) bildet die künftige Entwicklung der Bevölkerungszahl und -struktur, genauer: die künftige Entwicklung der Anzahl der Haushalte und deren Strukturen.

Wie bereits beschrieben wurde, legen die Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose den Schluss nahe, dass die Entwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde grundsätzlich durch einen Anstieg der Anzahl kleinerer und älterer Haushalte gekennzeichnet sein dürfte. Gleichzeitig wird die Anzahl der Haushalte mit drei und mehr Personen – also die Anzahl der klassischen Familienhaushalte – tendenziell rückläufig sein.

Die Gesamtzahl der Haushalte wird – wie beschrieben – unter den für die Basisprognose getroffenen Annahmen zunächst ansteigen, dann aber in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre wieder zurückgehen (vgl. Abbildung 87). Unter den günstigeren Annahmen der Prognosevariante steigt die Anzahl der Haushalte – und dabei insbesondere die der 1- und 2-Personen-Haushalte über den Betrachtungszeitraum leicht, aber kontinuierlich an (vgl. Abbildung 88).

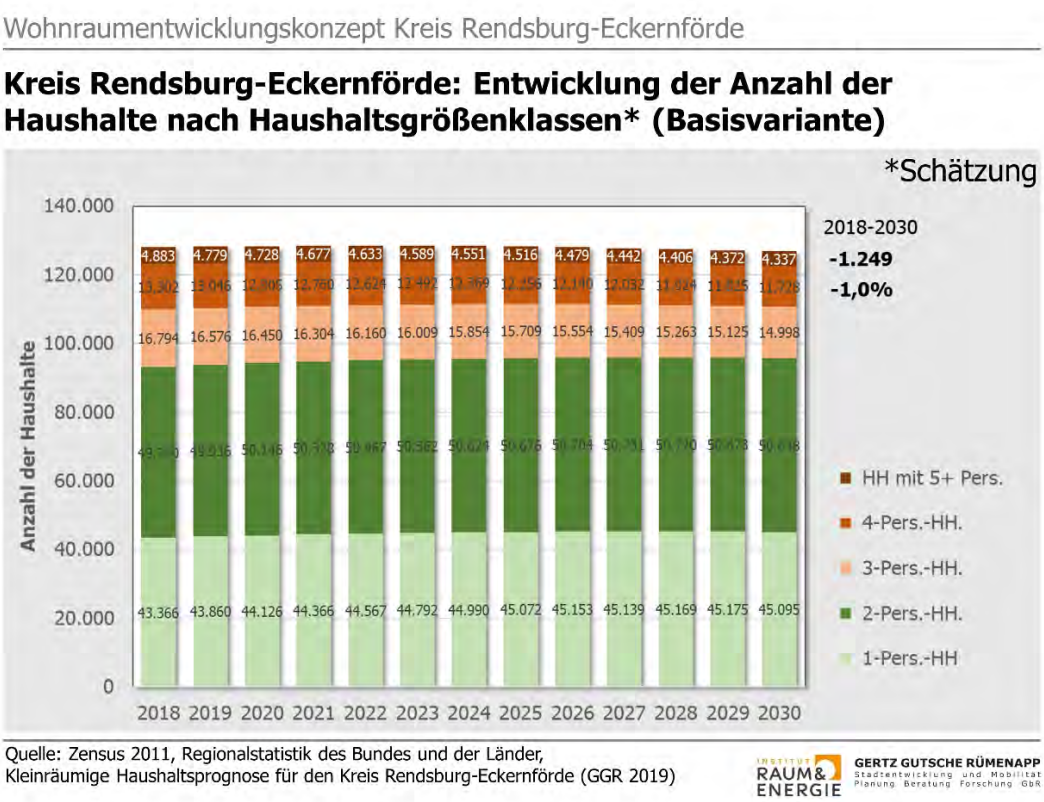


Abbildung 87 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Basisvariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

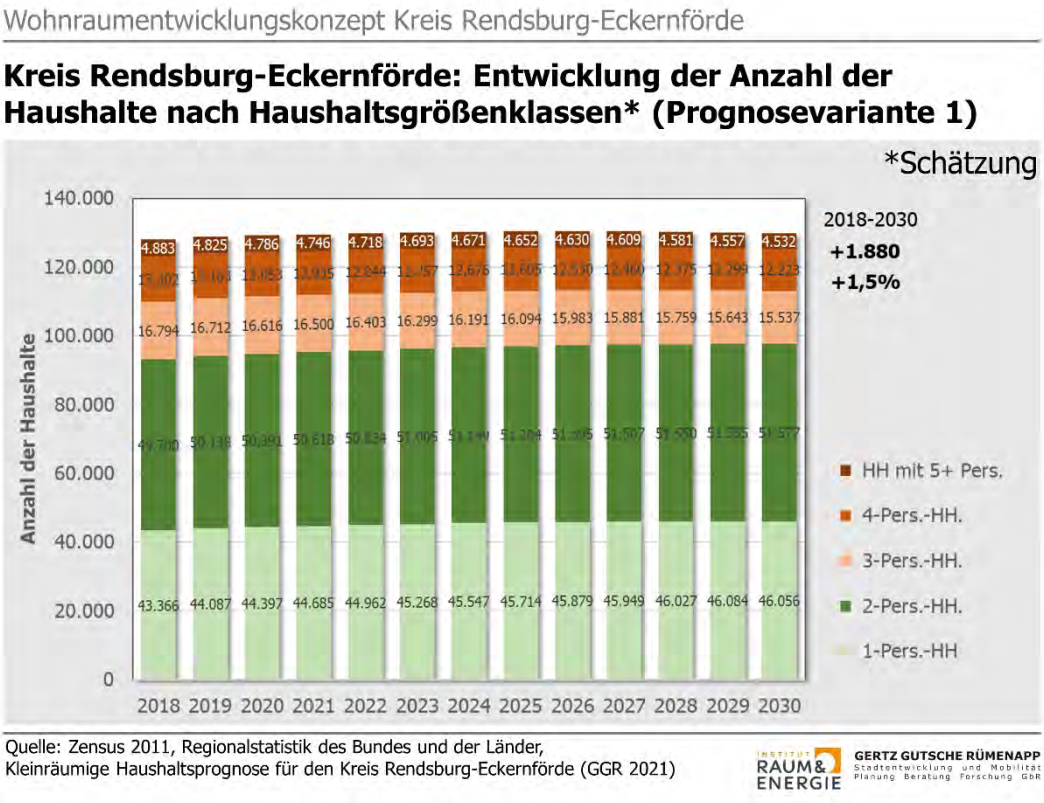


Abbildung 88 *Kreis Rendsburg-Eckernförde: Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2018-2030. Prognosevariante der Bevölkerungsprognose (Schätzung)*

Haushaltsgrößen und Wohnformen

Haushalte fragen in Abhängigkeit ihrer Mitgliederzahl unterschiedliche Wohnungen nach. Dies betrifft zum einen die Wohnform: Ein- und Zwei-Personen-Haushalte leben deutlich häufiger in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen als Haushalte mit mehr Haushaltsmitgliedern. Tendenziell deutet also der Anstieg der Anzahl kleinerer Haushalte bei gleichzeitigem Rückgang der Anzahl von Haushalten mit drei oder mehr Haushaltsmitgliedern darauf hin, dass im Sinne einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung künftig mehr (kleinere) Wohnungen benötigt werden - während gleichzeitig die Anzahl der benötigten Ein- und Zweifamilienhäuser rückläufig sein könnte.

Der beschriebene Effekt hat jedoch eine starke räumliche Komponente: So ist der Anteil der Wohneinheiten in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen in Städten gegenüber denen in Ein- und Zweifamilienhäusern aufgrund der Bebauungsstrukturen höher. Dies bringt mit sich, dass in Städten tendenziell auch mehr größere Haushalte in Wohnungen leben als dies in kleineren Dörfern der Fall ist.

Neben der haushaltsstrukturellen ist bei der Modellierung also auch eine siedlungsstrukturelle Komponente in Ansatz zu bringen, die die Wahrscheinlichkeit abbildet, welcher Haushaltstyp in welchem Raumtyp welche Wohnform nachfragt (vgl. dazu die beispielhafte Illustration in Abbildung 89).[38]

[38] Anmerkung: Dafür wurden zunächst anhand von aus dem Zensus 2011 auf Kreisebene vorliegenden Werte Wahrscheinlichkeiten abgeleitet, nach denen Haushalte in Abhängigkeit ihrer Mitgliederzahl (Einfamilien-)Häuser oder Wohnungen (in Mehrfamilienhäusern) wählen. Diese Werte wurden für die Modellierung anhand der Haushaltsstrukturen sowie des Wohnraumangebotes auf Ebene der Gemeinden korrigiert.

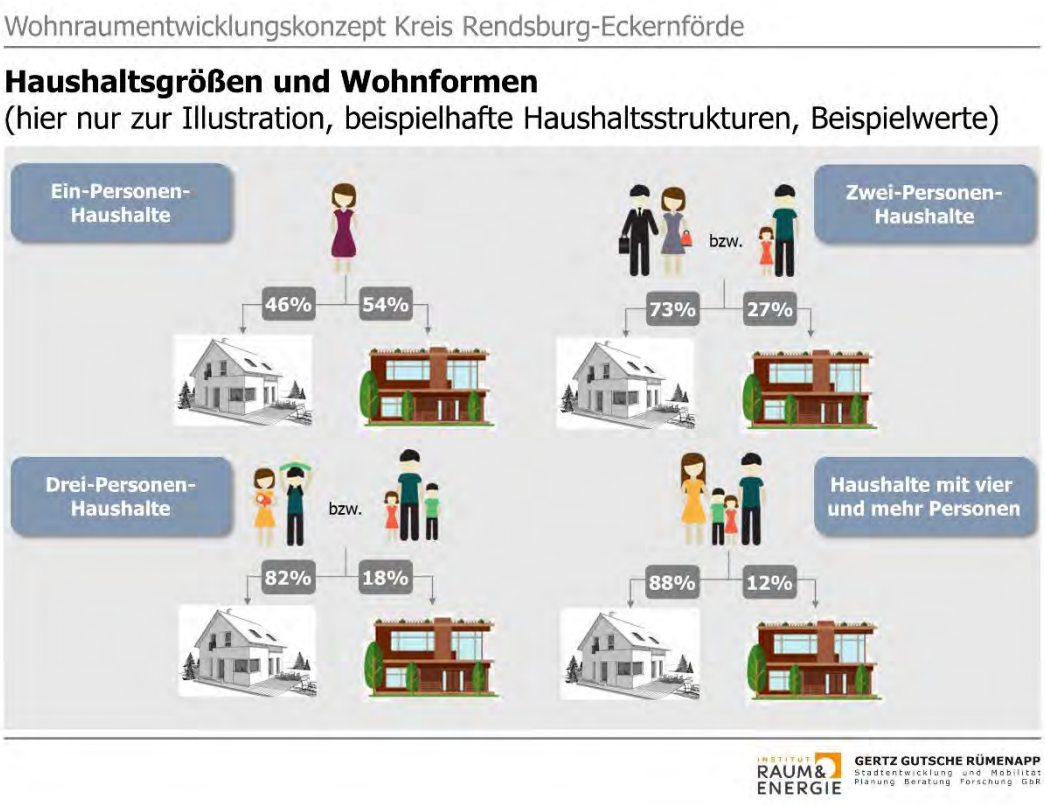


Abbildung 89 Wahrscheinlichkeiten Wohngebäudewahl in Abhängigkeit der Haushaltsgröße

Ersatzbedarf

Die Abschätzungen berücksichtigen Annahmen zum Ersatzbedarf, also den Ersatz abgängiger Wohnungen. Üblich ist die Anwendung pauschaler Sätze auf den Wohngebäudebestand:

- Bei Ein- und Zweifamilienhäusern sind dies 0,1 % des Bestandes pro Jahr,
- bei Mehrfamilienhäusern üblicherweise 0,3 % des Bestands pro Jahr.

Mobilitätsreserve

Außerdem ist eine Mobilitätsreserve berücksichtigt, die dem Gedanken Rechnung trägt, dass stets ein bestimmter Anteil des Wohnungsbestandes (im Idealfall nur vorübergehend) unbewohnt ist, um Umzüge, Renovierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Im Rahmen der Modellierungen wurden dafür pauschal 1 % des Wohngebäudebestandes in Ansatz gebracht.

Qualitative Zusatznachfrage

Insbesondere in den vergangenen Jahren ist auch in Räumen, in denen die Wohnraumversorgung für die Anzahl der Haushalte mit Erstwohnsitz eigentlich ausreichend sein dürfte, eine zusätzliche Nachfrage nach neuem Wohnraum zu verzeichnen. Dies lässt sich im Wesentlichen darauf zurückführen, dass das Wohnraumangebot – auch andernorts – nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Wohnraumversorgung (z.B. in Bezug auf energetische Standards, Qualität der Baumaterialien, Grundrisse etc.) genügt und ein Neubau für den einzelnen Haushalt aus finanziellen Erwägungen sinnvoller sein kann als die Inwertsetzung des Bestandes. Dies gilt insbesondere unter den Bedingungen eines anhaltend niedrigen Zinsniveaus.

Die Abschätzung der qualitativen Wohnraumnachfrage im Rahmen dieser Untersuchung folgt in Grundzügen der von der Fa. empirica entwickelten Methodik.[39]

Wohnraumbedarf und Wohnraumnachfrage

Die vorstehend kurz beschriebenen Komponenten für die Wohnraumbedarfsprognose werden für die nachfolgenden Beschreibungen wie folgt gruppiert (vgl. Abbildung 90):

- Als **Wohnraumbedarf** wird die Summe aus demografisch bedingtem Mehrbedarf, dem Ersatzbedarf für abgängige bzw. verschlissene Wohnungen sowie der Mobilitätsreserve bezeichnet.
- Die **Wohnraumnachfrage** berücksichtigt statt des Ersatzbedarfes für abgängige Wohnungen eine qualitative Zusatznachfrage, die eine Neubaunachfrage über die bestehende und demografisch bedingte Wohnraumnachfrage hinaus begründet.

[39] Anmerkung: Die von der Fa. empirica angewandte Methodik ist in empirica 2017 ab Seite 125) gut und umfassend beschrieben. Grundsätzlich hat empirica eine neue Methode der Nachfrageprognose entwickelt: Dabei wird anstelle des normativen Ersatzbedarfs empirisch eine qualitative Zusatznachfrage geschätzt. Hierbei steigt die Neubaunachfrage über die quantitative Zusatznachfrage hinaus, wenn die Qualität des Wohnungsbestands nicht mehr den Anforderungen der Nachfragenden entspricht. Wird diese qualitative Zusatznachfrage nicht befriedigt, droht eine erhöhte Abwanderung aus der betreffenden Region. Insofern liefert die Differenz aus Bedarfs- und Nachfrageprognose implizit auch eine Zusatzinformation darüber, wie sensibel die Nachfrager auf Qualitätsmängel im vorhandenen Wohnungsbestand reagieren (vgl. empirica, Seite 22). Es hat sich empirisch gezeigt, dass neben der Entwicklung der Anzahl der Personen und Haushalte insbesondere der Anteil der im Zeitraum von 1971 bis 1980 errichteten Gebäude an allen Wohngebäuden auf die Zusatznachfrage wirkt. Die qualitative Zusatznachfrage ist also umso größer, je mehr Gebäude anteilig im Zeitraum 1971-80 errichtet wurden. Interpretation: Wohnungen der 1970er Jahre weisen eine geringere Qualität auf als andere Baujahrgänge. Je mehr Wohnungen in einer Region aus dieser Zeit stammen, desto eher fehlen die besseren Qualitäten (empirica 2017, Seite 129). Und desto eher wird eine qualitative Zusatznachfrage spürbar und wirksam.



Abbildung 90 Unterscheidung zwischen Wohnraumbedarf und Wohnraumnachfrage

Regionaler Ausgleich

Wie bereits beschrieben, ist die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde durch unterschiedliche Entwicklungen und Entwicklungsdynamiken gekennzeichnet. Dies bringt mit sich, dass eine – aufgrund haushaltsstruktureller Veränderungen – in einem Ort nicht mehr benötigte Wohnung nicht zwangsläufig mit einer an anderer Stelle „fehlenden“ Wohnung bilanziert werden kann.

Es sind einerseits Entwicklungen vorstellbar, in denen langfristig Vermietung und Verkauf von Wohnimmobilien in Teilräumen des Kreises schwieriger werden könnten, da sich in einer Mittelfristperspektive tendenziell ein Überangebot abzeichnen könnte (das insbesondere dann entstehen könnte, wenn heute auf jede sich abzeichnende Nachfrage mit Neubau im großen Stil reagiert wird).

Andererseits wird in anderen Teilräumen des Kreises absehbar auch künftig ein gewisser Druck auf dem Wohnungsmarkt liegen. Dies könnte z.B. das Umland der Landeshauptstadt Kiel, die landschaftlich besonders reizvollen Teilräume vor allem in Ostseenähe sowie ggf. auch das Umland der Mittelzentren Eckernförde und Rendsburg betreffen.

Eine „Verrechnung“ dieser Entwicklungen im Sinne eines Ausgleiches (=eine nicht benötigte Wohneinheit z.B. in Mittelholstein ersetzt eine benötigte Wohnung in der Fördekooperation) führt nicht zu sinnvollen Ergebnissen. Im Rahmen der Abschätzungen wurde daher grundsätzlich auf Ebene der Städte und Gemeinden gerechnet. Mehr- und Minderbedarfe innerhalb einer Raumeinheit (Ämter oder Teilräume) wurden nur zu einem Teil ausgeglichen: dazu wurden Bedarfe für den Fall eines vollständigen Ausgleiches und die ohne Ausgleich innerhalb der Raumeinheit gegenübergestellt und pauschal angenommen, dass nur ein Viertel dieser

Differenz durch Ausgleich innerhalb der Raumeinheit bzw. zwischen den Wohnformen ausgeglichen wird. Grundsätzlich wird damit jedoch dem Umstand Rechnung getragen, dass der an einer Stelle auftretende Wohnraumbedarf nur zu einem (kleineren) Teil an anderer Stelle befriedigt werden kann – so sinnvoll, dass auch aus planerischer Sicht teilweise sein könnte. Bei Annahme eines stärkeren regionalen Ausgleiches würde sich mit der Abschätzung grundsätzlich ein geringerer Bedarf errechnen (siehe dazu auch den nachstehenden Abschnitt).

7.2 Grundsätzliche Einordnung der Ergebnisse

Vor einigen Jahren wurde die Wohnungsmarktprognose Schleswig-Holstein 2030 vorgelegt (empirica 2017). Diese bildet einen zentralen Bezugspunkt und Rahmen für die Einordnungen der im Zuge des Wohnraumentwicklungskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde erarbeiteten Abschätzungen. Daher soll an dieser Stelle – vor der differenzierten Darstellung der Ergebnisse für die einzelnen Teilräume – eine kurze Einordnung der Ergebnisse auf Basis der Wohnungsmarktprognose des Landes erfolgen.

Grundsätzlich erbringt die im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes erarbeitete Abschätzung gegenüber der Wohnungsmarktprognose höhere Ergebnisse. Dies ist nach unserer Einschätzung auf verschiedene Aspekte zurückzuführen.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

So gehen die zugrundeliegenden Bevölkerungs- und Haushaltsprognosevarianten für das Wohnraumentwicklungskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde von einer tendenziell günstigeren Entwicklung aus (vgl. Tabelle 6 und Tabelle 7). Es ist davon auszugehen, dass neben den Unterschieden in der Gesamtzahl zwischen den Prognosen auch – vermutlich nicht unerhebliche – Unterschiede in den teilregionalen Resultaten bestehen, die (zumindest für die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose) im Rahmen des Berichtes nicht explizit dargestellt und beschrieben sind. Dass die Ergebnisse der zugrundeliegenden Prognosen voneinander abweichen, ist aufgrund der unterschiedlichen Zeitpunkte der Erarbeitung grundsätzlich nicht überraschend. Wie die Auswertung der Wanderungsbewegungen im Kreisgebiet zeigen, haben sich seit Erarbeitung der Wohnungsmarktprognose des Landes nicht unwesentliche Veränderungen ergeben, die die Annahme abweichender Wanderungsannahmen grundsätzlich rechtfertigen (vgl. Kapitel 4.2).

		2014	2015	2018	2019	2024	2025	2029	2030
Real		268	279	273	274				
Empirica		268	270		271	266		260	258
Basisprognose				273	272	268		263	262
Prognosevariante				273	272	271		269	268

Tabelle 6 *Entwicklung der Bevölkerungszahlen (in 1.000, gerundet auf 1.000 Einwohner*innen) im Vergleich*

		2014	2015	2018	2019	2024	2025	2029	2030

Empirica		125	127		129	129		127	126
Basisprognose				128	128	128	128	127	127
Prognosevariante				128	129	130	130	130	130

Tabelle 7 Entwicklung der Haushaltszahlen (in 1.000, gerundet auf 1.000 Haushalte) im Vergleich

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse in der folgenden Tabelle 8 zeigt die beschriebenen Abweichungen nochmal deutlich auf: Die Basisvariante der Bedarfsabschätzung geht gegenüber der Wohnungsmarktprognose für den Zeitraum zwischen 2020 und 2024 von rund 30 zusätzlichen Wohneinheiten pro Jahr aus. Im Rahmen der Berechnungen mit der Prognosevariante zeigt sich ein um 200 Wohneinheiten pro Jahr höherer Bedarf. Für die zweite Hälfte der 2020er Jahre liegen die Abweichungen nochmal deutlich darüber (vgl. Tabelle 8).

Ein Teil der Abweichung lässt sich dabei sicherlich auch auf Nachholeffekte zurückführen. Wie Tabelle 8 zeigt, ist die jahresdurchschnittliche Neubautätigkeit im Kreis zudem nicht unwesentlich hinter dem prognostizierten Bedarf zurückgeblieben.

		Jährlicher Wohnraumbedarf im Vergleich		
		2015-2019	2020-2024	2025-2029
Empirica		1.279 WE	521 WE	281 WE
Basisprognose		-	550 WE	450 WE
Prognosevariante		-	720 WE	540 WE
Zum Vergleich: Reale Baustätigkeit		871 WE	-	-

Tabelle 8 Jährlicher Neubaubedarf im Vergleich

Unterschiedliche Annahmen zum Wohnungswahlverhalten

Neben dem in Summe höheren ermittelten Bedarf fällt vor allem Folgendes auf: Das Verhältnis zwischen Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern und Wohneinheiten in Wohngebäuden mit mehreren Wohnungen ist nach den Abschätzungen im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde gegenüber der Wohnungsmarktprognose für Schleswig Holstein umgekehrt: Letztere geht im Vergleich zu Wohnungen in Mehrfamilienhäusern von einem höheren Bedarf nach Ein- und Zweifamilienhäusern aus. Dies ist vor dem Hintergrund der Bebauungsstrukturen sowie der realen Bautätigkeit sehr gut nachvollziehbar (vgl. Tabelle 9).

Die Abschätzungen im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes zeigen hingegen einen höheren Bedarf nach (kleineren) Wohnungen im Mehrfamilienhausbereich. Dies ist aufgrund der absehbar eintretenden haushaltsstrukturellen Veränderungen nicht unplausibel.

Dies könnte auch eine Erklärung dafür sein, dass die hier vorgelegte Abschätzung grundsätzliche höhere Bedarfszahlen erbringt: Die unterstellte Auswahlwahrscheinlichkeit ergibt im Rechenmodell einen höheren Bedarf nach Wohnungen im Mehrfamilienhausbereich. In der Alltagsrealität wird der Bedarf vermutlich nicht in der Form sicht- und spürbar, weil kleinere

Haushalte im ehemals als Familienwohnsitz genutzten Haus verbleiben, sofern kein bedarfsadäquates Alternativangebot besteht. Dieses Haus steht dann z.B. für die zuzugswillige Familie jedoch nicht zur Verfügung.

Die in Tabelle 9 dargestellten Ergebnisse zeigen jedoch auch, dass die tendenziell höheren Ergebnisse der Abschätzungen im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes angesichts der realen Bautätigkeit der vergangenen Jahre nicht unplausibel sind: Die Abschätzungen auf Grundlage der Basisprognose für die erste Hälfte der 2020er Jahre liegen recht deutlich unterhalb der realen Bautätigkeit der letzten Jahre. Der im Rahmen der Prognosevariante ermittelte Bedarf liegt für den Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser deutlich unterhalb der realen wohnbaulichen Tätigkeit der letzten Jahre. Der für den Mehrfamilienhausbereich ermittelte Bedarf trifft den Wert des realen Wohnungsbaugeschehens der vergangenen Jahre hingegen recht exakt bzw. übersteigt diesen sogar leicht, d.h. es ist nach diesen Ergebnissen erforderlich, sogar noch mehr im Mehrfamilienhausbereich zu bauen (vgl. Tabelle 9).

		Bedarf nach Wohneinheiten pro Jahr im Zeitraum 2020-2024		
		Ein- und Zweifamilienhäuser	Wohnungen in Mehrfamilienhäusern	Gesamt
Empirica		400 WE	125 WE	520 WE
Basisprognose		260 WE	290 WE	550 WE
Prognosevariante		340 WE	380 WE	720 WE
Zum Vergleich: Reale Baustätigkeit pro Jahr 2015-2019		513 WE	358 WE	871 WE

Tabelle 9 Bedarf nach Wohneinheiten pro Jahr im Zeitraum 2020-2024 im Vergleich

Abgleich Wohnraumnachfrage

Die im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes ermittelte Nachfrage liegt nicht unerheblich oberhalb der von der Fa. Empirica für die Wohnungsmarktprognose ermittelten Wohnraumnachfrage (vgl. Tabelle 10). Die Gründe dafür dürften in den oben bereits beschriebenen Aspekten sowie zusätzlich ggf. in einem im Detail unterschiedlichen methodischen Vorgehen liegen (z.B. unterschiedliche Annahmen zum regionalen Ausgleich, zudem berücksichtigt die Wohnungsmarktprognose für die Nachfrageschätzung auch keine Mobilitätsreserve). Abweichungen betreffen vor allem den Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser. Die Ergebnisse für die Nachfrage im Bereich der Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich passen hingegen gut zusammen.

Die Ergebnisse der Abschätzung im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes passen sehr gut zum Eindruck, der sich insbesondere in den vergangenen Jahren verfestigt: Dass nämlich die Nachfrage sogar die reale Bautätigkeit deutlich übersteigt (und daher mehr gebaut werden müsse). Hierzu sei zweierlei gesagt: Es ist zum einen vorstellbar, dass das Berechnungsergebnis die tatsächlich realisierbare Nachfrage (deutlich) überschätzt. Zum anderen kann die Einordnung der Ergebnisse nicht ohne einen Abgleich mit den Ergebnissen der Bedarfsabschätzung erfolgen. Je stärker die reale Bautätigkeit an der Wohnraumnachfrage

orientiert wird, desto stärker entfernt sich diese von den tatsächlichen Bedarfen und desto größer ist die Gefahr, langfristig Wertverluste sowie Schwierigkeiten bei der Veräußerung von Wohnimmobilien zu verursachen.

		Jährliche Wohnraumnachfrage im Vergleich		
		2015-2019	2020-2024	2025-2029
Empirica		1.280 WE	730 WE	700 WE
Basisprognose			1.120 WE	1.100 WE
Prognosevariante		-	1.120 WE	1.050 WE
Zum Vergleich: Reale Baustätigkeit		871 WE	-	-

Tabelle 10 Jährliche Wohnraumnachfrage im Vergleich

7.3 Ergebnis für den Kreis

Der im Rahmen der Studie ermittelte Wohnraumbedarf für den Kreis Rendsburg-Eckernförde ist in den folgenden Abbildungen unter den Bedingungen der Basisprognose (Abbildung 91) bzw. der Prognosevariante dargestellt (Abbildung 92). Mit Blick auf den Wohnraumbedarf, der sich unter den Bedingungen der Basisprognose ergeben könnte (Abbildung 91), zeigt sich Folgendes:

- Für den Zeitraum 2020-2024 wird der Bedarf mit 2.875 Wohneinheiten (WE) beziffert. Dieser teilt sich auf in 1.312 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern (EFH/ZFH) und 1.563 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern (MFH).
- Der Wohnraumbedarf für den Zeitraum 2025-2030 liegt sowohl im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser als auch bei den Mehrfamilienhäusern unterhalb der für den Zeitraum 2020-2024 ermittelten Bedarfe.
- Der Bedarf nach Wohnraum für den Zeitraum 2020-2024 setzt sich aus 980 Wohneinheiten, die aus dem demografisch bedingten Mehrbedarf entstehen, aus einem Ersatzbedarf von 1.148 Wohneinheiten und einer (über Neubau herzustellenden) Mobilitätsreserve von 747 Wohneinheiten zusammen.
- Damit liegt der Neubaubedarf pro Jahr im Zeitraum 2020-2024 bei 262 Wohneinheiten (EFH und ZFH) und 313 Wohneinheiten (MFH). Für den Ein- und Zweifamilienhausbereich liegt der Bedarf damit bei etwa der Hälfte der realen jahresdurchschnittlichen Bautätigkeit der Jahre 2015-2019 (513 WE). Im Mehrfamilienhausbereich liegt der ermittelte jährliche Neubaubedarf mit 313 WE ebenfalls etwas unterhalb der realen jahresdurchschnittlichen Neubautätigkeit (358 WE).
- Der unter den Bedingungen der Basisprognose ermittelten Wohnraumbedarfe für die Jahre 2018 und 2019 belaufen sich auf 667 Wohneinheiten in Ein- und

Zweifamilienhäusern und 851 Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich. Tatsächlich sind in diesen beiden Jahren 1.140 Wohneinheiten (EFH und ZFH) und 958 Wohneinheiten (MFH) baufertiggestellt gemeldet worden. Es wurde also kreisweit deutlich mehr gebaut als nach der Bedarfsschätzung bedarfsgerecht gewesen wäre (allerdings unterschätzt die Basisprognose die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung in diesem Zeitraum).

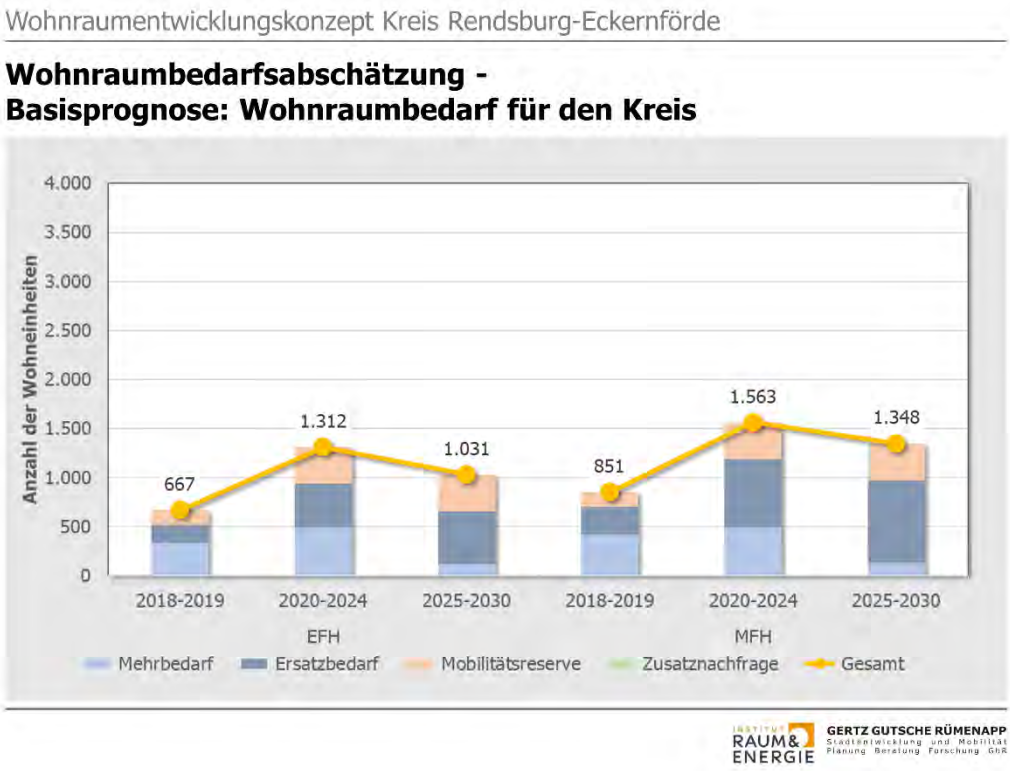


Abbildung 91 *Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Ergebnisse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde*

Die unter den Bedingungen der Prognosevariante hergeleiteten Ergebnisse für die Abschätzung der Wohnraumbedarfe (Abbildung 92) zeigen für alle Wohnformen in allen dargestellten Zeiträumen einen höheren Bedarf:

- Für den Zeitraum 2020-2024 beläuft sich der Bedarf auf 1.659 (Ein- und Zweifamilienhäuser) bzw. 1.832 Wohneinheiten (Mehrfamilienhäuser).
- Der über die Prognosevariante hergeleitete jahresdurchschnittliche Neubaubedarf liegt ebenfalls über der realen jahresdurchschnittlichen Bautätigkeit der vergangenen Jahre (2015-2019): Einem ermittelten Neubaubedarf von 332 Wohneinheiten (EFH/ZFH) und 366 Wohneinheiten (MFH) stehen reale Baufertigstellungen von 513 Wohneinheiten (EFH/ZFH) und 358 WE (MFH) gegenüber. Insbesondere im Mehrfamilienhausbereich entspricht damit der über die Prognosevariante ermittelte kurz- und mittelfristige Bedarf in etwa der realen jahresdurchschnittlichen Neubautätigkeit der vergangenen Jahre.
- Die für den Zeitraum 2025-2030 ermittelten Bedarfe liegen darunter, wohl aber oberhalb der für diesen Zeitraum für die Basisprognose ermittelten Bedarfe.

- Die Bedarfsprognose für die Jahre 2018 und 2019 ergibt einen Bedarf von 2.157 Wohneinheiten (1.004 Wohneinheiten EFH/ZFH und 1.153 Wohneinheiten MFH). Dies passt insgesamt sehr gut zur realen Bautätigkeit (Baufertigstellungen: 2.098 Wohneinheiten). Allerdings wurden mehr Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern baufertiggestellt (1.140 WE) als über die Bedarfsprognose ermittelt (1.004 WE). Demgegenüber lag der über die Prognose ermittelte Bedarf für Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern (1.153 WE) oberhalb der tatsächlichen Bautätigkeit (958 WE).

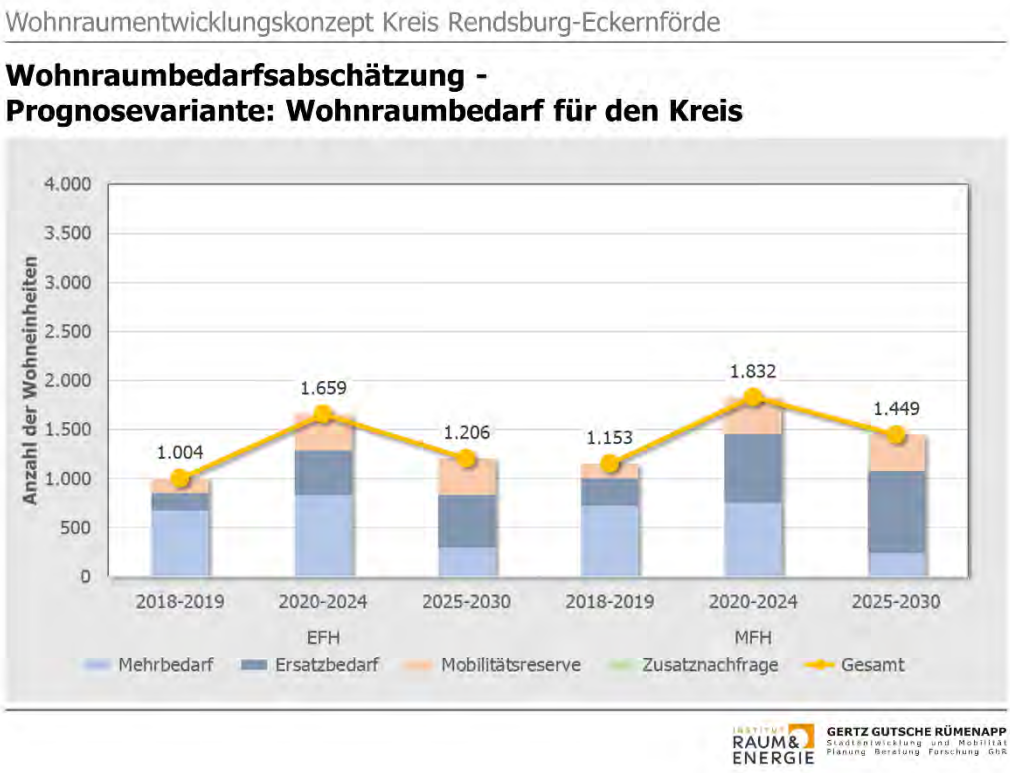


Abbildung 92 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Ergebnisse für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Die über die Modellrechnungen ermittelte Nachfrage nach Wohnraum liegt erheblich oberhalb des errechneten Bedarfs. Unter Berücksichtigung der qualitativen Zusatznachfrage beläuft sich die prognostizierte Nachfrage nach Wohnraum (unter den Bedingungen der Basisprognose) für den Zeitraum 2020 bis 2024 auf jahresdurchschnittlich

- 678 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie
- 447 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern.

Diese Werte liegen über der jahresdurchschnittlichen wohnbaulichen Tätigkeit der vergangenen Jahre.

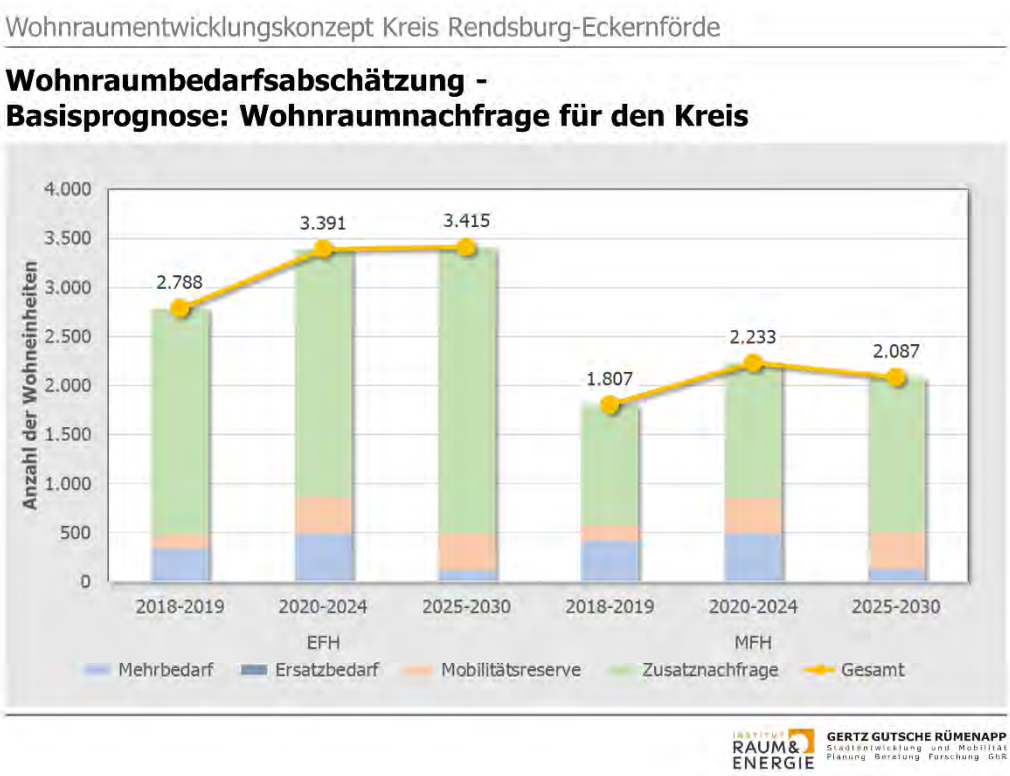


Abbildung 93 *Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

7.4 Ergebnisse für den Teilraum 1

Für den Teilraum 1 – Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowie Amt Eiderkanal – wurde für den Zeitraum 2020-2024 ein Bedarf nach 234 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie 368 Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich ermittelt (vgl. Abbildung 94). Der auf das einzelne Jahr bezogene Bedarf nach 47 bzw. 74 Wohneinheiten liegt deutlich unterhalb der jahresdurchschnittlichen Bautätigkeit von 116 bzw. 122 Wohneinheiten pro Jahr in den Jahren 2015 bis 2019.

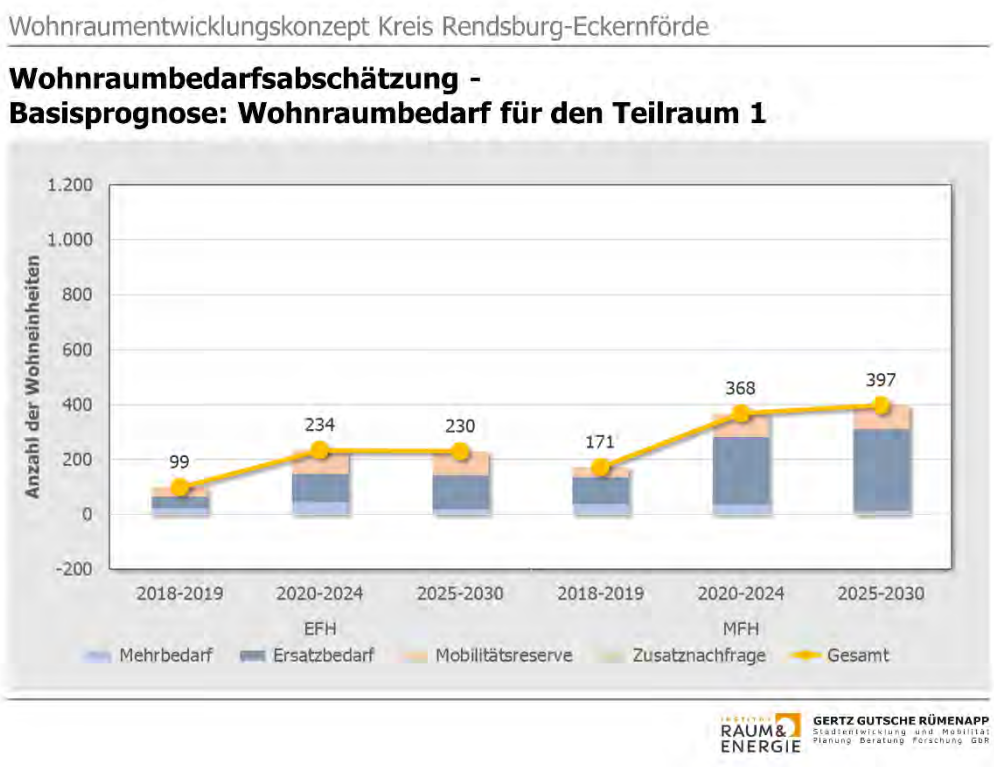


Abbildung 94 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 1

Die im Rahmen der Prognosevariante berechneten Bedarfe nach jährlich 54 Wohneinheiten (Ein- und Zweifamilienhäuser) bzw. 84 Wohneinheiten (Wohnungen in Mehrfamilienhäusern) liegen ebenfalls deutlich unterhalb der durchschnittlichen wohnbaulichen Tätigkeit der vergangenen Jahre.

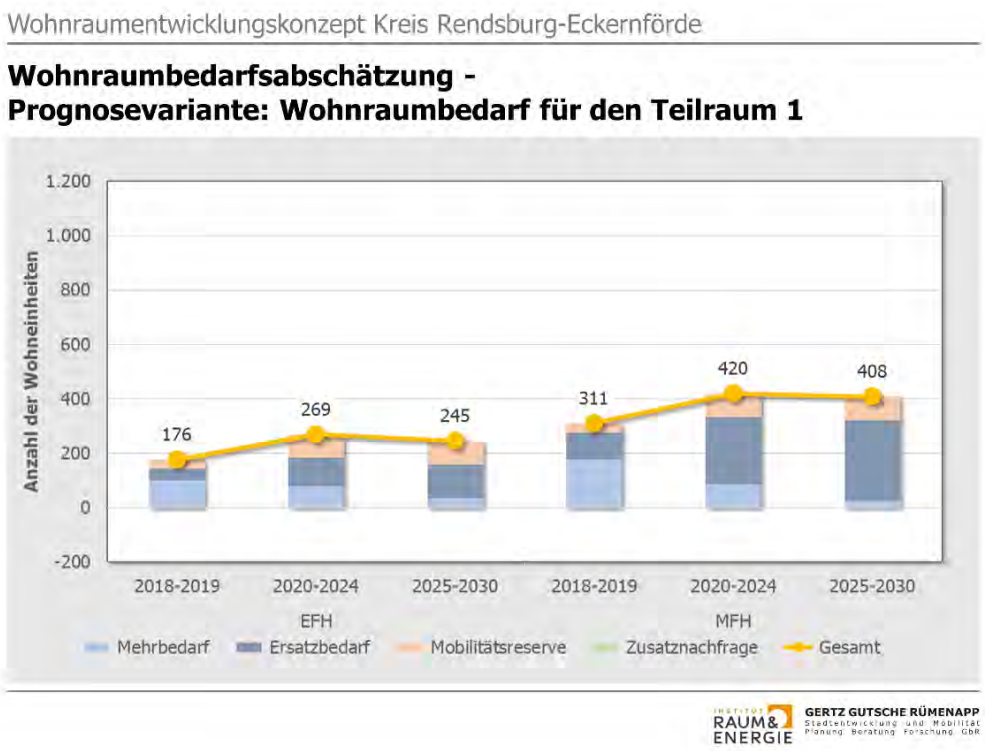


Abbildung 95 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 1

Dass in diesem Teilraum die Nachfrage nach Wohnraum den aus den demografischen Veränderungen sowie Ersatz- und Mobilitätsanforderungen abgeschätzten Bedarf übersteigt, zeigt die Entwicklung der vergangenen Jahre. Wie die folgende Abbildung 96 zeigt, ist von einer anhaltend hohen und ggf. sogar steigenden Nachfrage nach Wohnraum auszugehen. Dies bestätigt auch der Abgleich mit den Ergebnissen der Wohnungsmarktprognose des Landes.

Für den Zeitraum von 2020 bis 2024 lässt sich für den Teilraum 1 eine jährliche Wohnraumnachfrage von 200 WE (Ein- und Zweifamilienhausbereich) bzw. 130 WE (Mehrfamilienhaus) errechnen. Dies übersteigt die durchschnittliche jährliche Wohnbautätigkeit der vergangenen

Jahre bei den Ein- und Zweifamilienhäusern (116 WE) erheblich, bei den Mehrfamilienhäusern (122 WE) nur leicht (vgl. Abbildung 96).

Die errechnete Nachfrage nach Wohnraum liegt – wie in allen Teilräumen – erheblich über dem ermittelten Wohnraumbedarf.

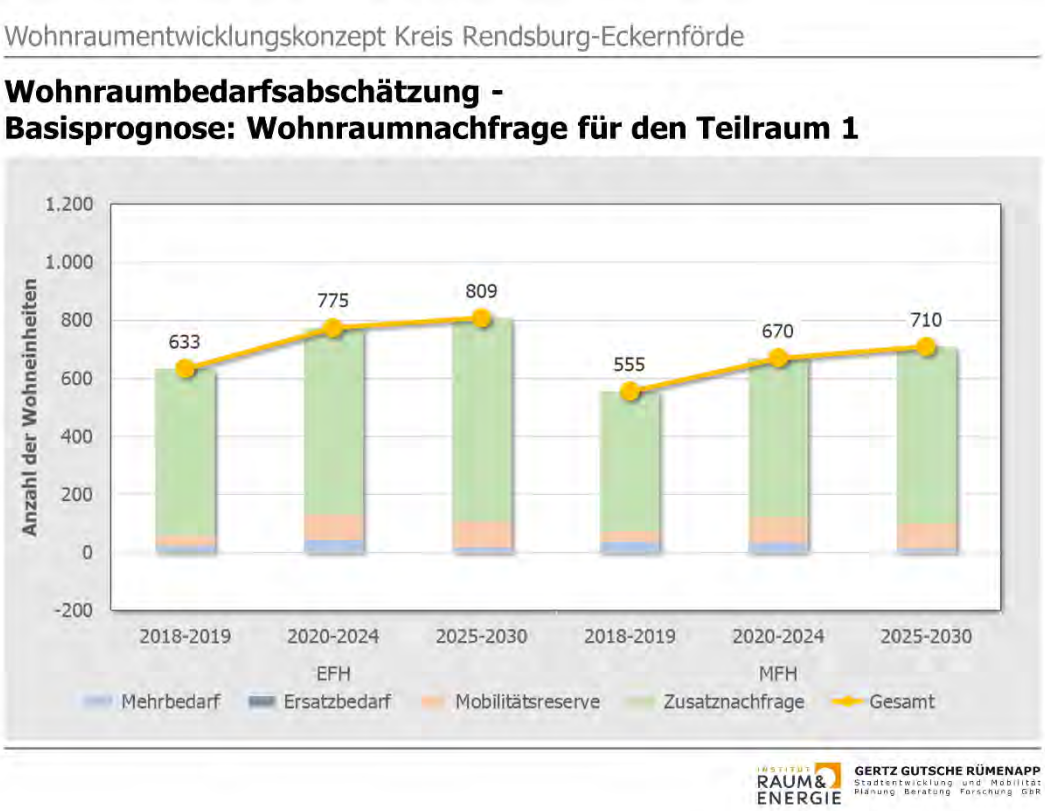


Abbildung 96 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 1

7.5 Ergebnisse für den Teilraum 2

Wohnraumbedarf und -nachfrage

Der für den Teilraum 2 – Fördekooperation ermittelte Wohnraumbedarf beläuft sich für den Zeitraum von 2020 bis 2024 auf rund 550 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rund 580 Wohneinheiten in Wohngebäuden mit mehreren Wohnungen. Dies entspricht einem jährlichen Wohnraumbedarf in Höhe von 110 WE für den Ein- und Zweifamilienhausbereich und 115 WE im Mehrfamilienhausbereich (vgl. Abbildung 97) Unter den Bedingungen der Prognosevariante ergibt sich ein Bedarf von 150 und 130 Wohneinheiten pro Jahr (vgl. Abbildung 98). Die durchschnittliche wohnbauliche Tätigkeit in diesem weiterwachsenden Teilraum wird damit im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser nahezu exakt getroffen (143 WE). Bei den Mehrfamilienhäusern könnte ggf. eine Ausweitung der wohnbaulichen Tätigkeit (Durchschnitt über die letzten Jahre: 87 WE pro Jahr) sinnvoll sein, um eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung (und die Bezahlbarkeit der Wohnungen) in diesem Teilraum sicherzustellen.

Dass die Wohnraumnachfrage in diesem Bereich deutlich darüber liegt, ist bekannt. Dies hängt unter anderem auch mit der fehlenden Verfügbarkeit von wohnbaulichen Entwicklungsflächen in der Landeshauptstadt Kiel zusammen (vgl. Abbildung 99).

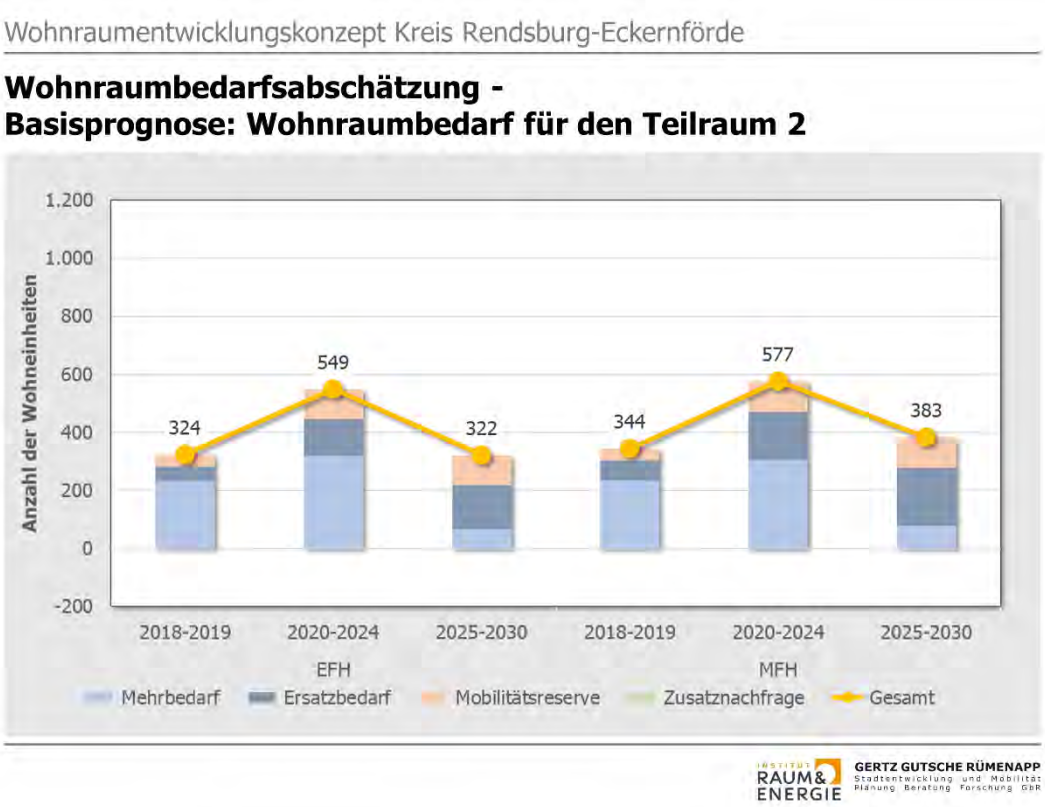


Abbildung 97 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 2

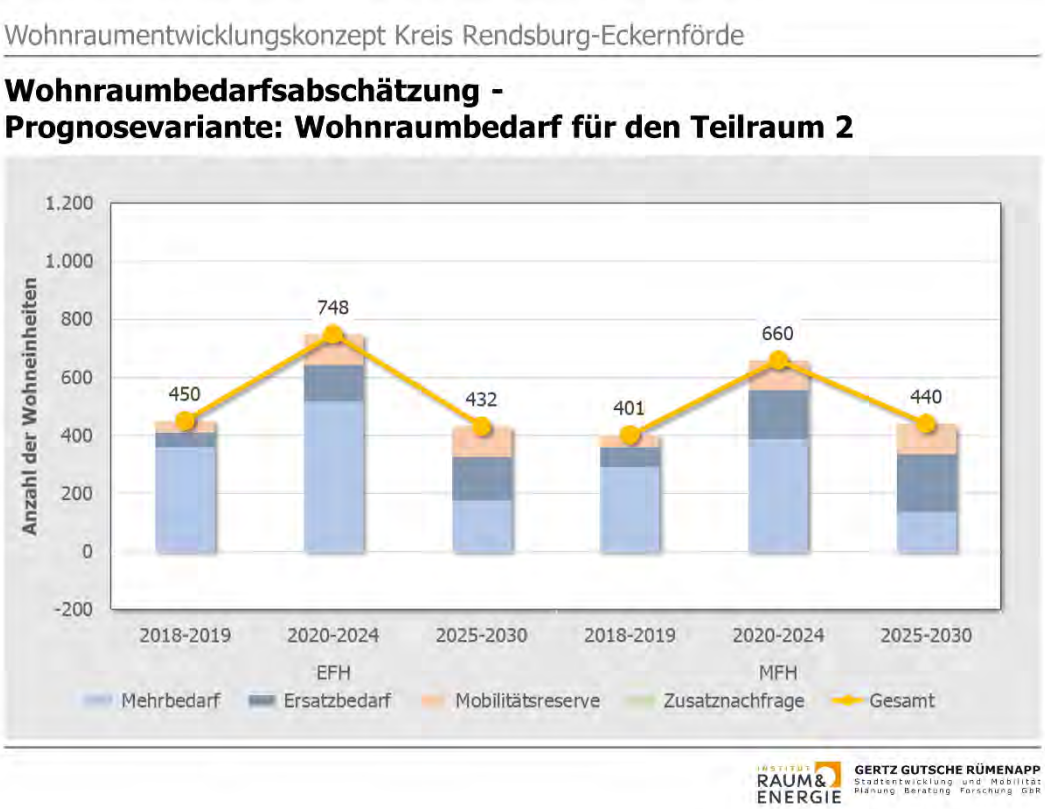


Abbildung 98 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 2

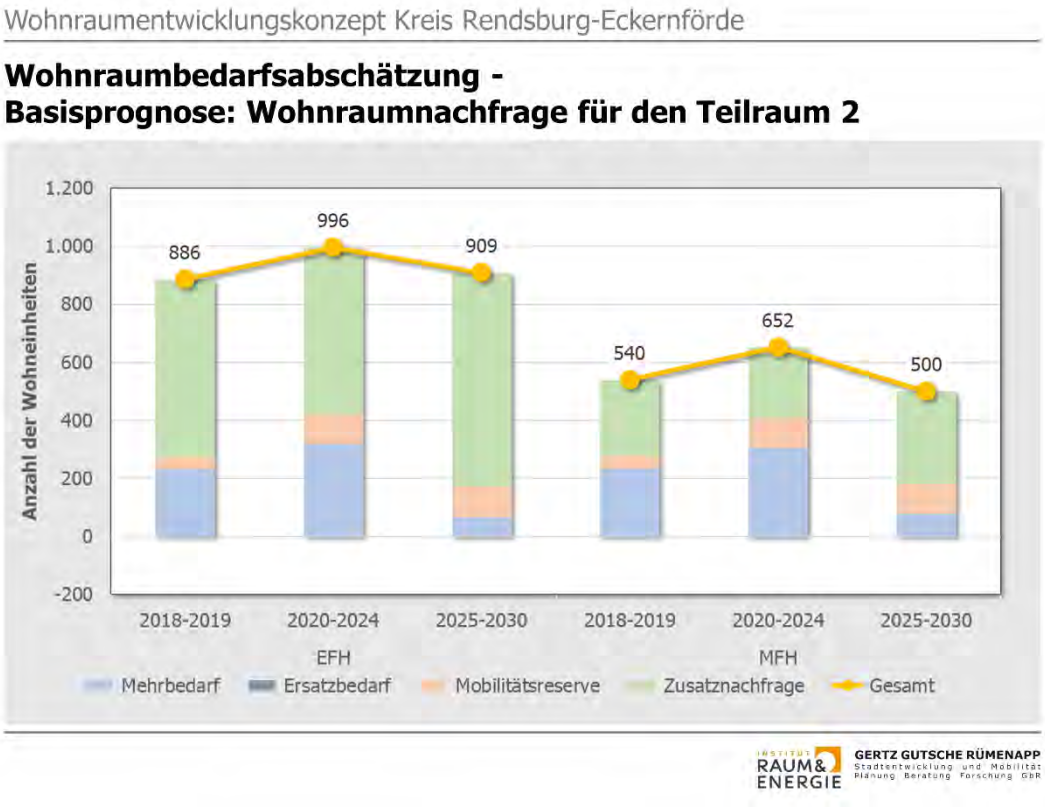


Abbildung 99 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 2

7.6 Ergebnisse für den Teilraum 3

Wohnraumbedarf und -nachfrage

Der errechnete Neubaubedarf für den Teilraum 3 – Eckernförde sowie die Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge (ohne Borgstedt) lässt sich für den Zeitraum 2020-2024 in der Basisprognose mit rund 210 Wohneinheiten (Häuser) und knapp 320 Wohneinheiten (Wohnungen) beziffern. Für die Prognosevariante lassen sich Bedarfe von rund 270 Einfamilienhäusern und etwa 405 Wohnungen im Mehrfamilienhausbereich errechnen. Dies entspricht jährlichen Neubaubedarfen von 55 Ein- und Zweifamilienhäusern und etwas über 80 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Dies ist angesichts der Bautätigkeit im Durchschnitt der vergangenen Jahre vor allem im Ein- und Zweifamilienhausbereich (120 WE) deutlich geringer. Die reale Bautätigkeit im Mehrfamilienhausbereich entspricht den ermittelten Bedarfen nahezu exakt (vgl. Abbildung 100).

Dass die Nachfrage in diesem Teilraum des Kreises ungleich höher ist, zeigen die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren. Wie Abbildung 102 zeigt, beträgt diese für den Zeitraum 2020 bis 2024 jährlich etwa 130 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie 100 Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich. Diese Werte passen insgesamt gut zur wohnbaulichen Entwicklung der vergangenen Jahre.

Insbesondere in diesem Teilraum 3 (aber u.a. auch in Teilen des Teilraums 2) kommt ein wichtiger weiterer Effekt zum Tragen, der ggf. dazu beitragen könnte, dass der tatsächliche Wohnraumbedarf höher ist als hier ausgewiesen: Insbesondere in den landschaftlich reizvollen Lagen nahe der Ostsee ist eine vermehrte Nutzung von Wohngebäuden als Neben- oder Freizeitwohnsitz zu konstatieren. Das bedeutet, dass ein Teil der Wohnungen der ortsansässigen oder (im Hauptwohnsitz) zuzugswilligen Haushalte entzogen ist. Personen mit Freizeit- oder Nebenwohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind jedoch durch die auf Erstwohnsitzinhabenden basierende Prognose nicht mit abgebildet.

Absolut gesehen leben die meisten Zweitwohnsitznehmenden im Amt Schlei-Ostsee (1.755 Personen). Deren Anzahl ist zwischen 2016 und 2019 zudem um +5 % angestiegen (dies entspricht mehr als 80 Personen!) Der Anteil ist hier mit mehr als 8 % der Personen mit Zweitwohnsitz an allen gemeldeten Personen kreisweit am höchsten (vgl. Kapitel 6.1.3). In Eckernförde leben rund 715 Personen mit Zweiwohnsitz, die Entwicklung war in den letzten Jahren leicht rückläufig. Die Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz im Amt Hüttener Berge beträgt etwa 490 (Stand: 2019). Im Vergleich zu 2016 ist deren Anzahl um rund 25 Personen angewachsen.

Dass der tatsächliche Wohnraumbedarf für die Erstwohnsitzbevölkerung in Teilen des Teilraums 3 unter diesen Bedingungen daher höher sein könnte als die Abschätzungen abzubilden in der Lage sind, erscheint daher wahrscheinlich.

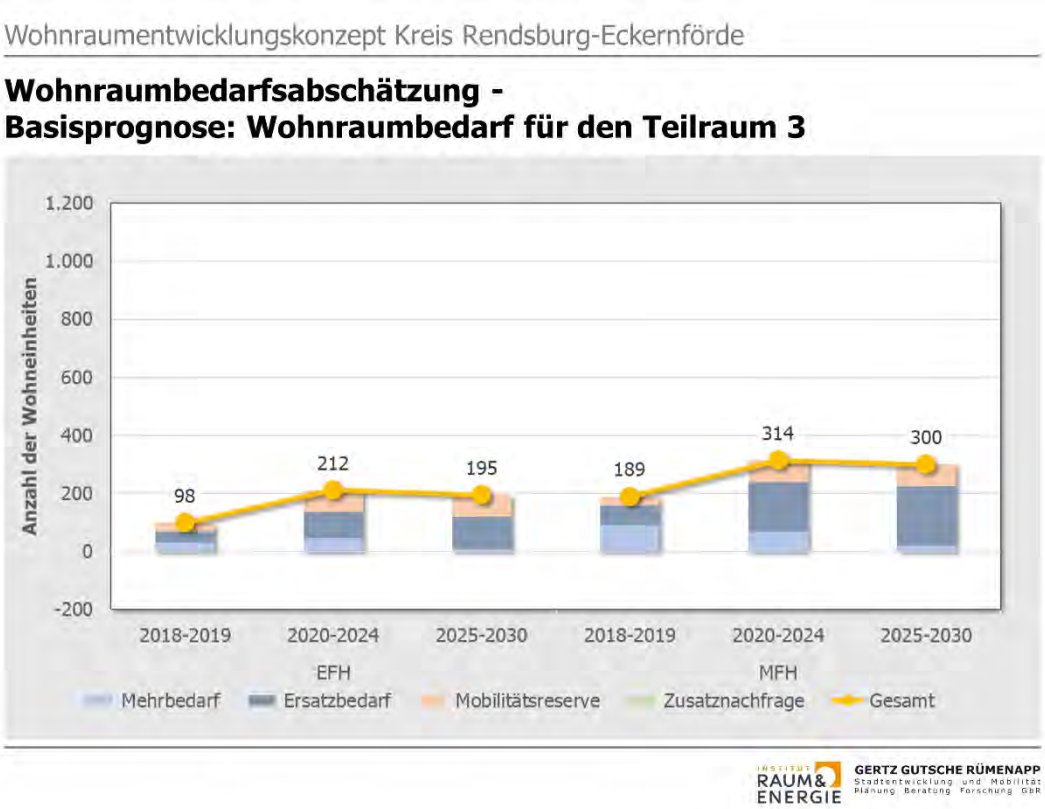


Abbildung 100 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 3

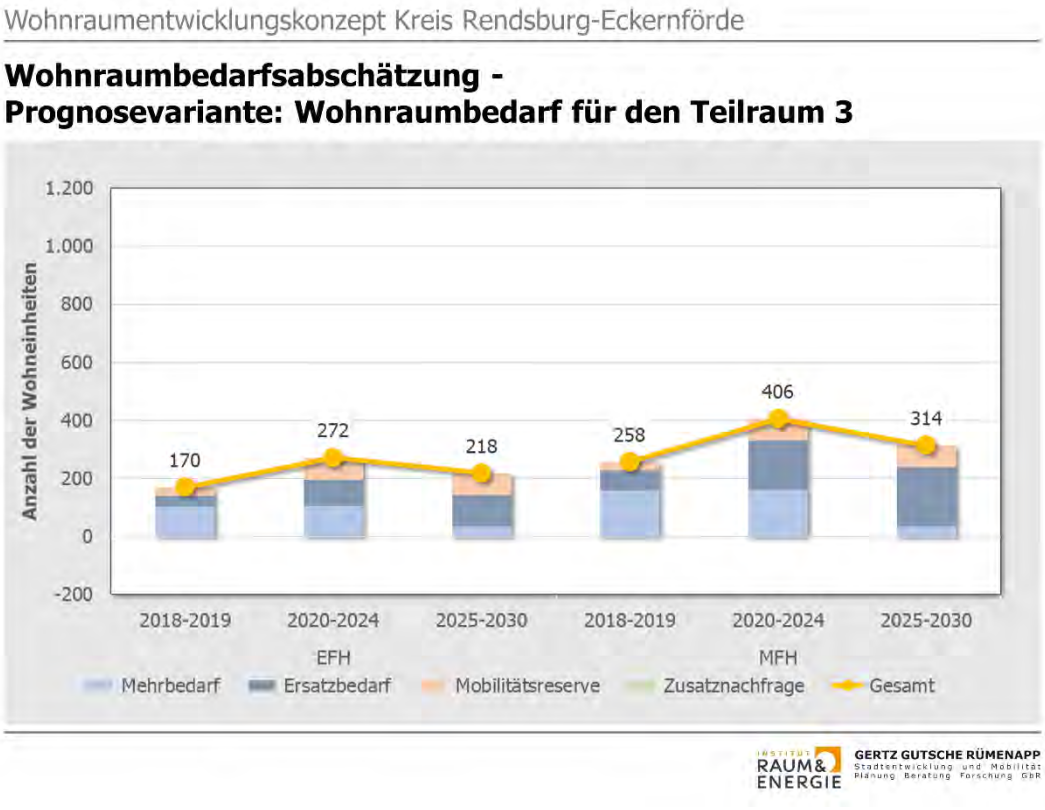


Abbildung 101 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 3

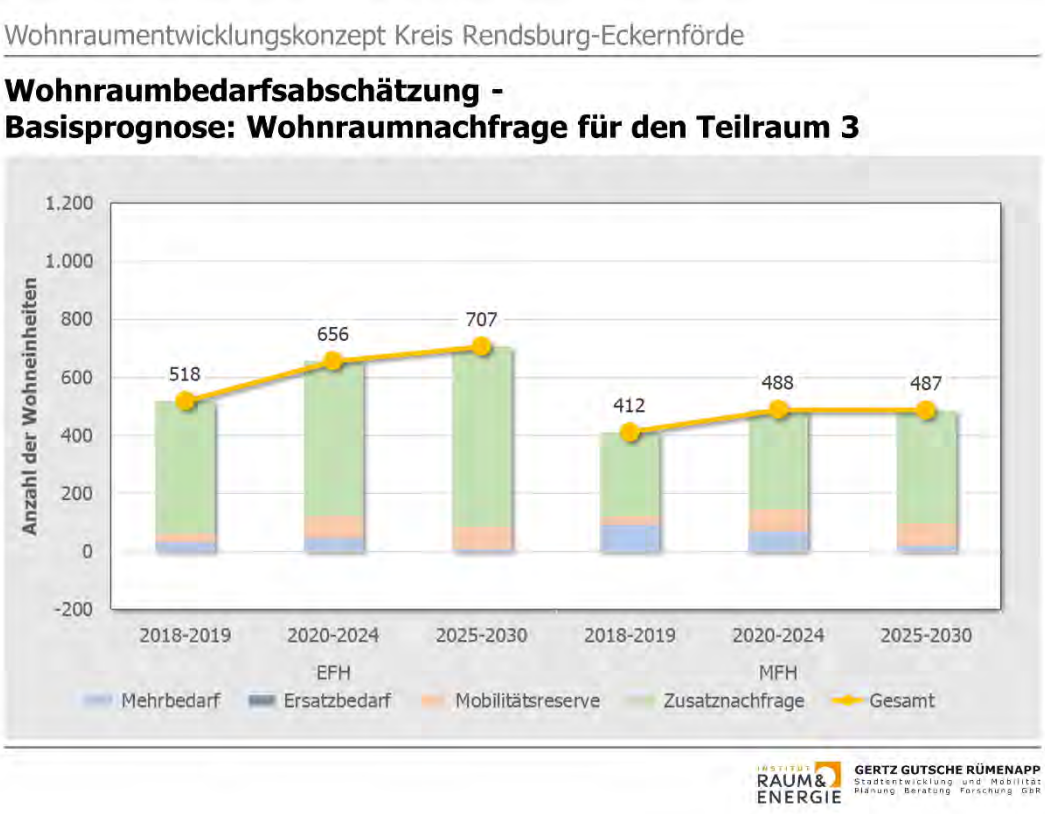


Abbildung 102 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 3

7.7 Ergebnisse für den Teilraum 4

Der Wohnraumbedarf für den Teilraum 4 beträgt im Zeitraum 2020-2024 in der Basisvariante der Prognose insgesamt rund 170 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie 180 Wohneinheiten in Wohngebäuden mit mehreren Wohnungen (Mehrfamilienhaus). Für die Prognosevariante ergibt sich ein Bedarf von jeweils knapp über 200 Wohneinheiten in Einzel- und Doppelhäusern bzw. Mehrfamilienhäusern (vgl. Abbildung 103 und Abbildung 104).

Dies entspricht jährlich jeweils etwas mehr als 40 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern. Die wohnbauliche Tätigkeit lag im Durchschnitt der vergangenen Jahre mit 60 bzw. 53 Wohneinheiten leicht darüber.

Die Neubaunachfrage liegt auch in diesem Teilraum mit geschätzt rund 90 bzw. 50 Wohneinheiten pro Jahr oberhalb der Neubautätigkeit der letzten Jahre (vgl. Abbildung 105).

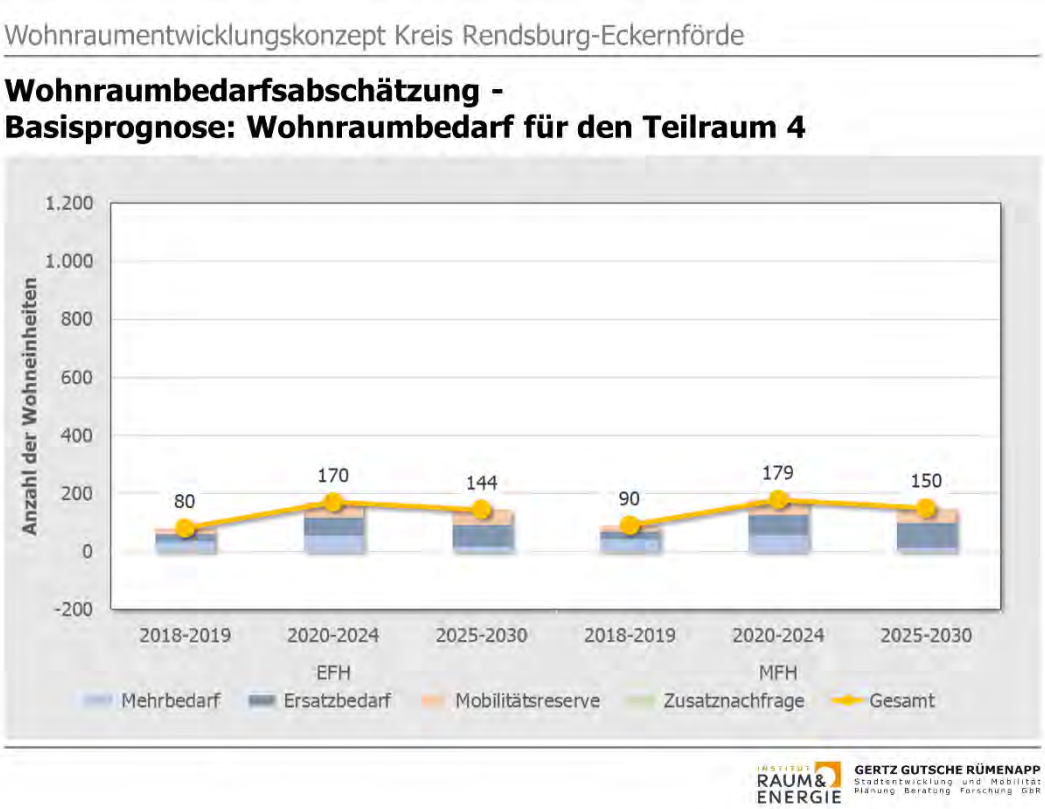


Abbildung 103 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 4

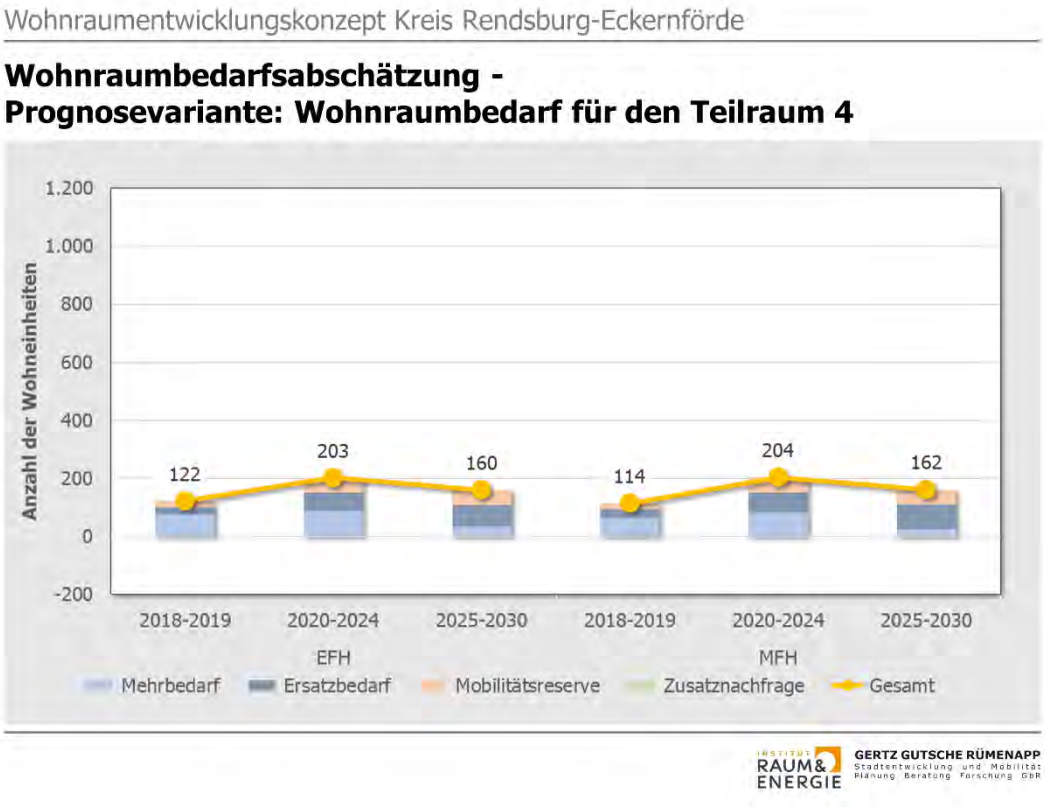


Abbildung 104 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 4

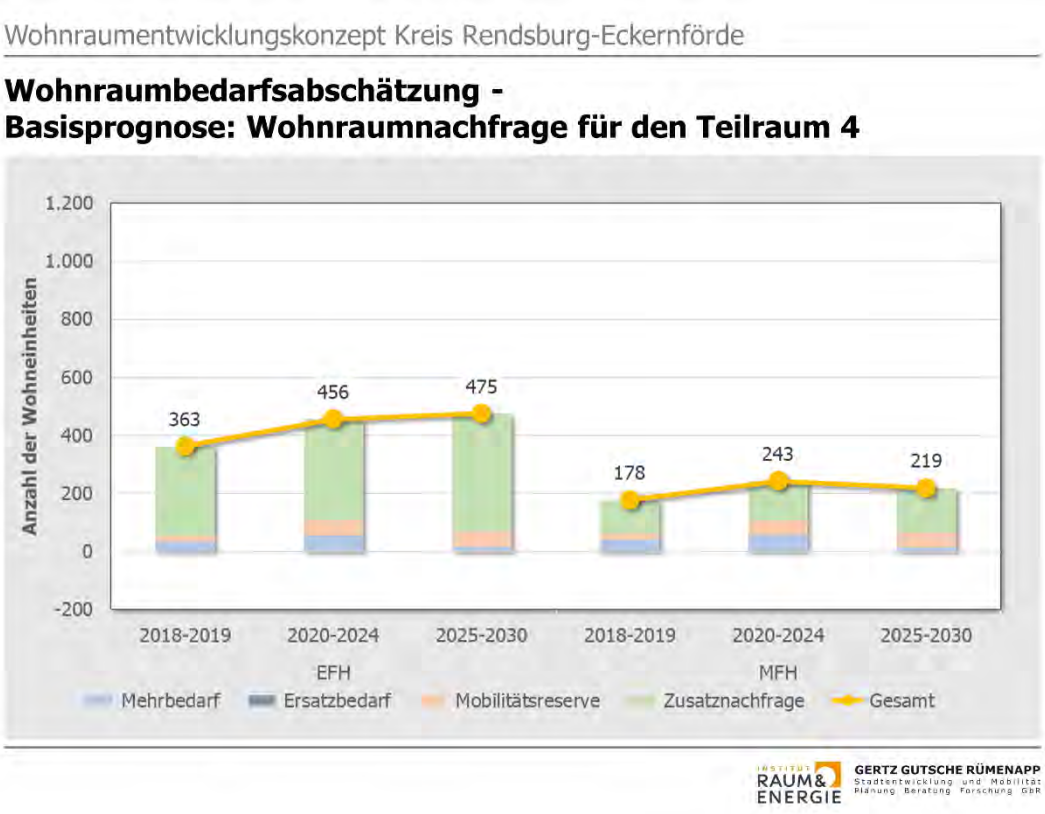


Abbildung 105 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 4

7.8 Ergebnisse für den Teilraum 5

Wohnraumbedarf und -nachfrage

Der Wohnraumbedarf für den Teilraum 5 beträgt in der Basisprognose für den Zeitraum von 2020 bis 2024 rund 150 Wohneinheiten im Ein- und Zweifamilienhaussegment, sowie knapp 130 Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich (vgl. Abbildung 106). Für die Prognosevariante lässt sich für diesen Zeitraum ein Bedarf von knapp 170 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie gut 140 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern ermitteln (vgl. Abbildung 107).

Die reale Bautätigkeit der vergangenen Jahre lag mit jährlich durchschnittlich insgesamt rund 82 WE oberhalb des ermittelten Bedarfes (62 WE). Die Bedarfsschätzung zeigt jedoch aufgrund absehbar eintretender haushaltsstruktureller Veränderungen insbesondere im Bereich kleinerer Wohneinheiten im Mehrfamilienhausbereich wachsende Bedarfe.

Die Wohnraumnachfrage kann nach den Ergebnissen der Modellschätzung für die kommenden Jahre mit 100 WE im Ein- und Zweifamilienhausbereich sowie gut 35 WE im Mehrfamilienhausbereich pro Jahr beziffert werden (vgl. Abbildung 108).

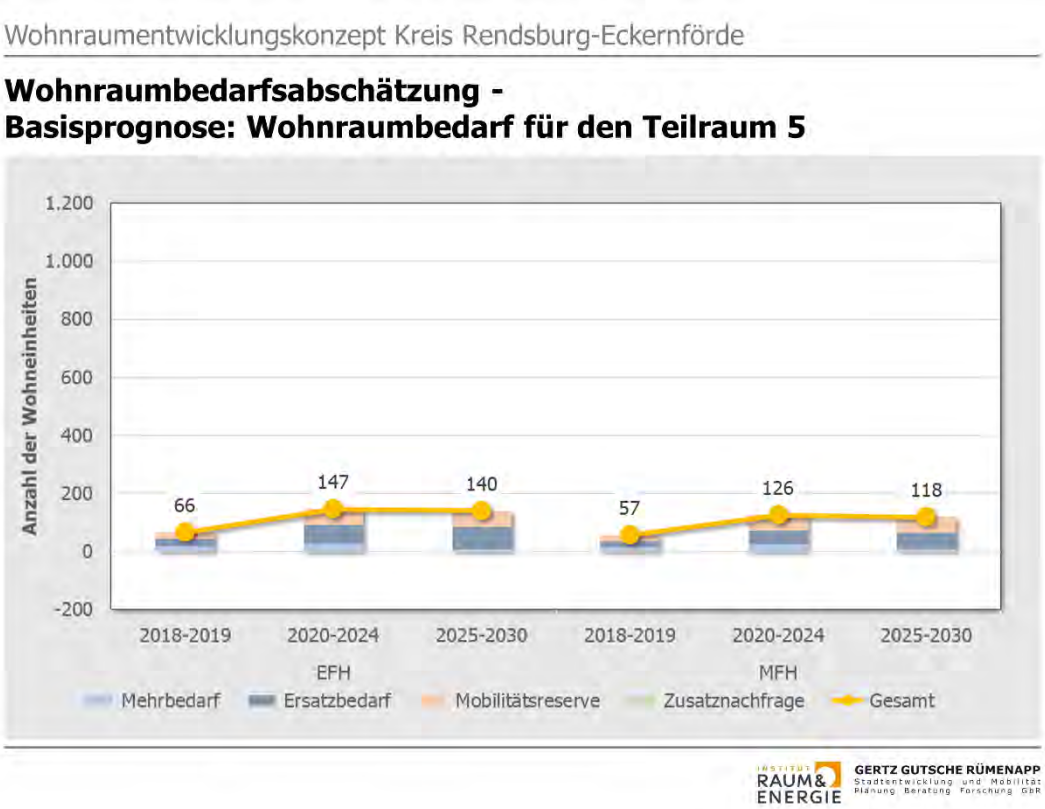


Abbildung 106 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumbedarf für den Teilraum 5

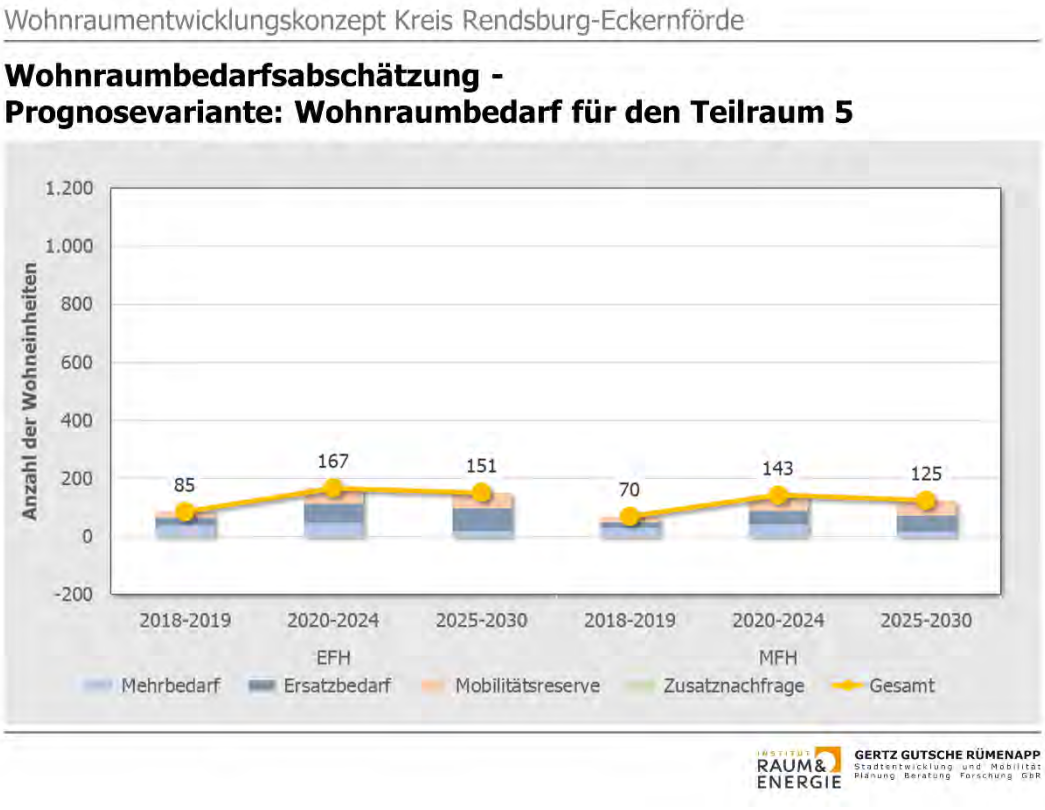


Abbildung 107 Wohnraumbedarfsprognose – Prognosevariante: Wohnraumbedarf Teilraum 5

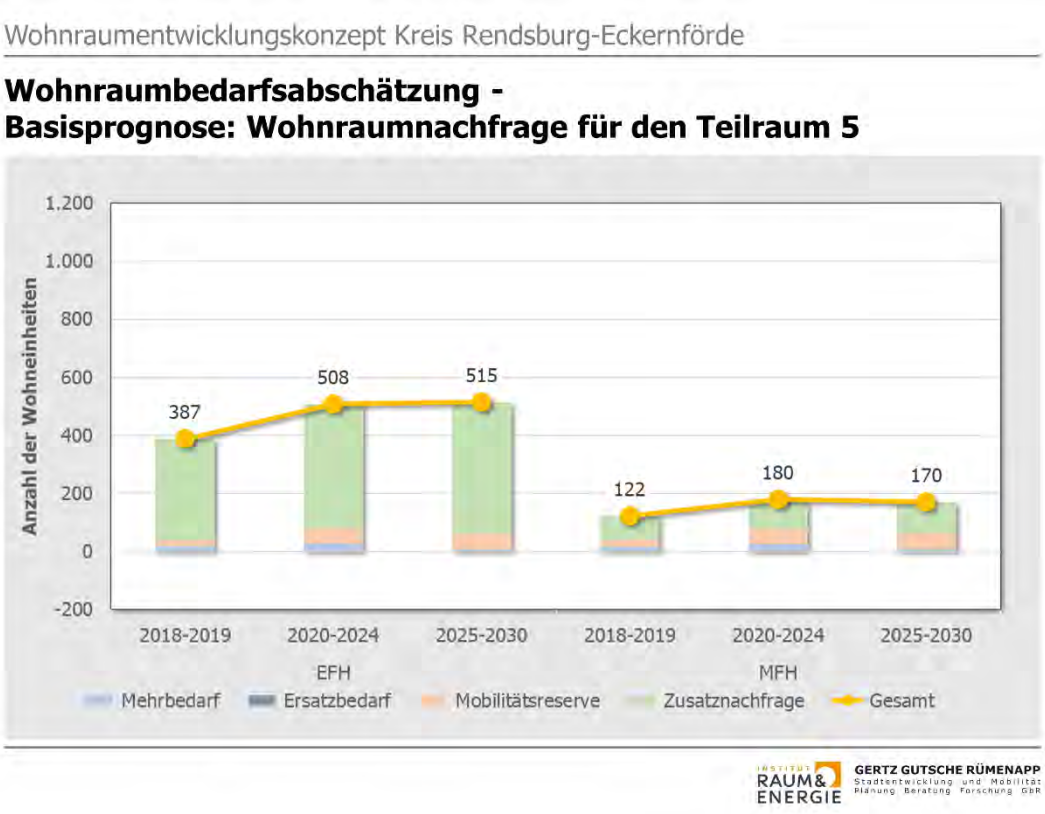


Abbildung 108 Wohnraumbedarfsprognose – Basisprognose: Wohnraumnachfrage Teilraum 5

7.9 Aussagen zu Wohnungsgrößenklassen

Rahmenbedingungen

Die vorstehend beschriebene Bedarfsabschätzung berücksichtigt eine Unterscheidung zwischen Wohneinheiten in Wohnhäusern – verstanden als Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern – auf der einen und Wohneinheiten in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäusern) auf der anderen Seite. Eine auftraggeberseitige Anforderung an die Auswertung der Bedarfsprognose besteht zudem darin, mehr über den (künftigen) Bedarf nach Wohnungsgrößen(klassen) zu erfahren.

Die Pro-Kopf-Wohnfläche steigt bundesweit weiterhin leicht an: Von 46,1 qm im Jahr 2011 auf 47 qm pro Person im Jahr 2019[40]. Gleichzeitig geht im Kreis Rendsburg-Eckernförde die Wohnfläche je neu gebauter Wohneinheit seit Jahren kontinuierlich zurück. Noch im Jahr 2011 betrug die Wohnfläche je neu gebauter Wohneinheit rund 118 qm, im Jahr 2019 waren es noch 96 qm je Wohneinheit.[41] Dieser Rückgang ist insbesondere auf die Zunahme des Anteils an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern am Gesamtbestand der realisierten Wohneinheiten zurückzuführen.

[40] Vgl.: Umweltbundesamt (2020)

[41] Anmerkung: Eigene Berechnungen auf Basis von Daten der Regionalstatistik

Methodisches Vorgehen

Für die Differenzierung der Ergebnisse der Bedarfsprognose nach Wohnungsgrößenklassen wurde das im Folgenden beschriebene methodische Vorgehen angewendet:

- Zunächst wurde für jede Stadt und jede Gemeinde des Kreises Rendsburg-Eckernförde aus den Ergebnissen des Zensus 2011 die Verteilung der Wohnungsgrößen in 20 qm-Klassen und die Besetzung der Klassen mit Haushalten differenziert nach Haushaltsmitgliedern gezogen.
- Diese Werte wurden an den Wohnungsgrößen und den geschätzten Haushaltsstrukturen für das Jahr 2018 normiert.
- Daraus wurde eine Wahrscheinlichkeit abgeleitet, mit der ein Haushalt in Abhängigkeit der Anzahl seiner Haushaltsmitglieder eine Wohnung einer bestimmten Größenklasse wählt. Diese Wahrscheinlichkeiten wurden teilraumspezifisch unterschieden.
- Für den Anteil der Bedarfsabschätzung, der auf die haushaltsstrukturellen Veränderungen entfällt (=demografischer Mehrbedarf) wurde der Wohnflächenbedarf für die zusätzlichen Haushalte nach ihrer demografischen Struktur berücksichtigt.
- Für alle andere Neubaukomponenten (Ersatzbedarf, Mobilitätsreserve) wurde die teilraumspezifische Größenverteilung angewendet.
- Diese wurde jedoch gegenüber dem Status Quo nochmals leicht reduziert, um zu berücksichtigen, dass künftig voraussichtlich anteilig vermehrt kleinere Wohnungen und voraussichtlich auch im Ein- und Zweifamilienhausbereich künftig mit weniger Flächenverbrauch gebaut werden wird.
- Die im Folgenden dargestellte Abschätzung der Verteilung des künftigen Bedarfs auf Wohnungsgrößenklassen basiert auf der Prognosevariante mit günstigeren Annahmen zur Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung. Die Darstellung bezieht sich jeweils auf die Gesamtzahl der Wohnungen im Zeitraum 2020-2024.

Struktur der Ergebnisdarstellungen

Die Ergebnisdarstellungen für den Kreis bzw. die einzelnen Teilräume bestehen aus jeweils zwei Abbildungen:

- Ein kombiniertes Diagramm mit Säulen und einer Linie:
    - Die orangefarbene Linie zeigt die aus dem Zensus abgeleiteten Anteile der Wohnungsgrößenklassen an allen Wohnungen. Diese ist mit den kleineren grauen Zahlen beschriftet.
    - Die blauen Säulen (weiße fette Beschriftung) zeigen einen Vorschlag für eine bedarfsgerechte Wohnungsgrößenklassenverteilung als abgeleitete Anzahl der Wohnungen in den einzelnen Wohnraumgrößenklassen am gesamten (künftigen) Neubaugeschehen.
- Das zweite Diagramm mit den grünen Säulen zeigt die daraus abgeleitete absolute Anzahl der Wohnungen nach Wohnungsgrößenklassen für den Betrachtungszeitraum 2020-2024.

Ergebnisse auf Ebene des Kreises

Die Modellrechnungen zeigen, dass auf Ebene des Kreises künftig mehr kleinere Wohnungen benötigt werden als in der Vergangenheit gebaut wurden. Dies gilt für die Größenklassen, bei denen die Höhe der Säulen den jeweiligen Punkten auf der Linie übersteigt. Insbesondere bei den Wohnungen mit 100 qm und mehr werden künftig voraussichtlich anteilig weniger Wohneinheiten benötigt als in der Vergangenheit errichtet wurden.

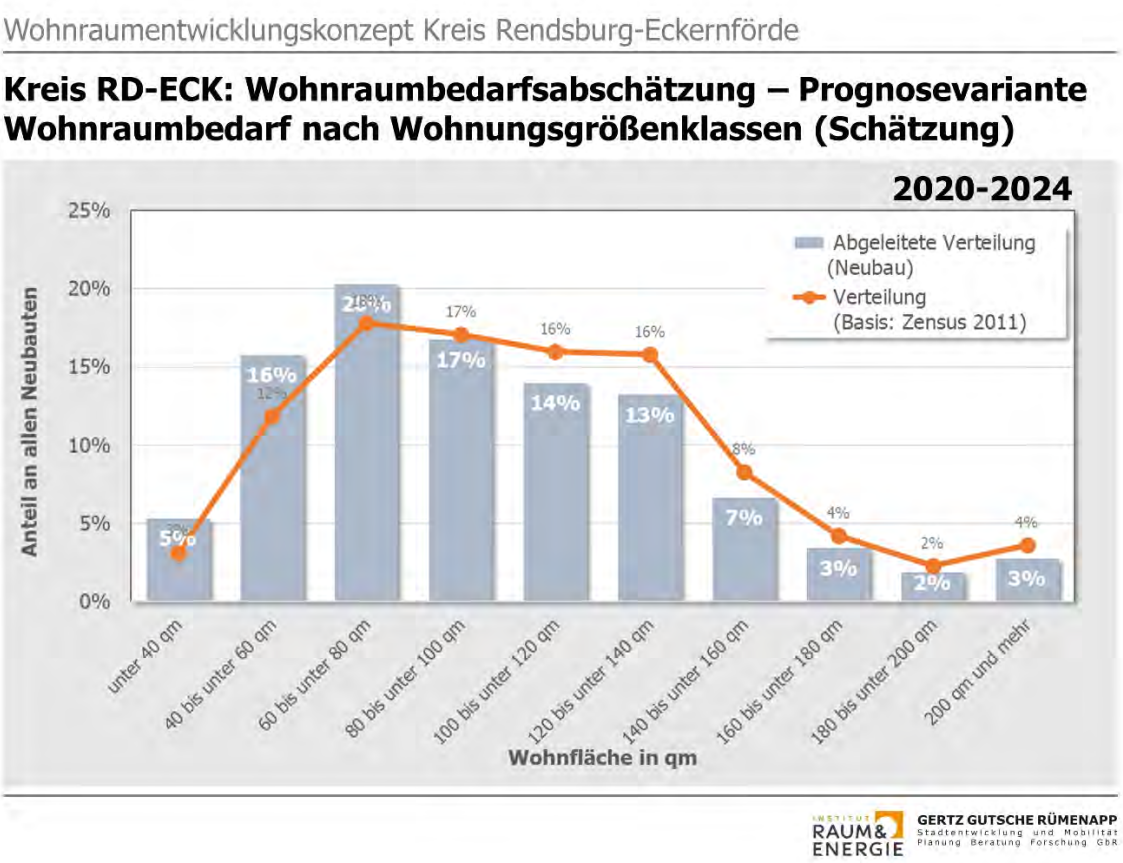


Abbildung 109 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Wohnraumbedarfsprognose nach Größenklassen (Anteile)



Abbildung 110 Kreis Rendsburg-Eckernförde: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)

Ergebnisse auf Ebene der Teilräume

Für den Teilraum 1 werden vergleichsweise hohe Bedarfe nach Wohnraum in den Wohnungsgrößenklassen 40 bis unter 60 qm (19 %) und insbesondere in der Größenklasse 60 bis unter 80 qm (22 %) ermittelt. Der Anteil dieser Größenklassen am gesamten Neubaugeschehen im Teilraum 1 sollte im Sinne einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung künftig leicht höher sein als bisher. Für alle Wohnungsgrößenklassen ab 80 qm werden gegenüber der heutigen Verteilung leicht geringere Anteile berechnet (vgl. Abbildung 111). Die Umschätzung auf die absolute Anzahl der Wohnungen für den Zeitraum 2020 bis 2024 zeigt Abbildung 112.

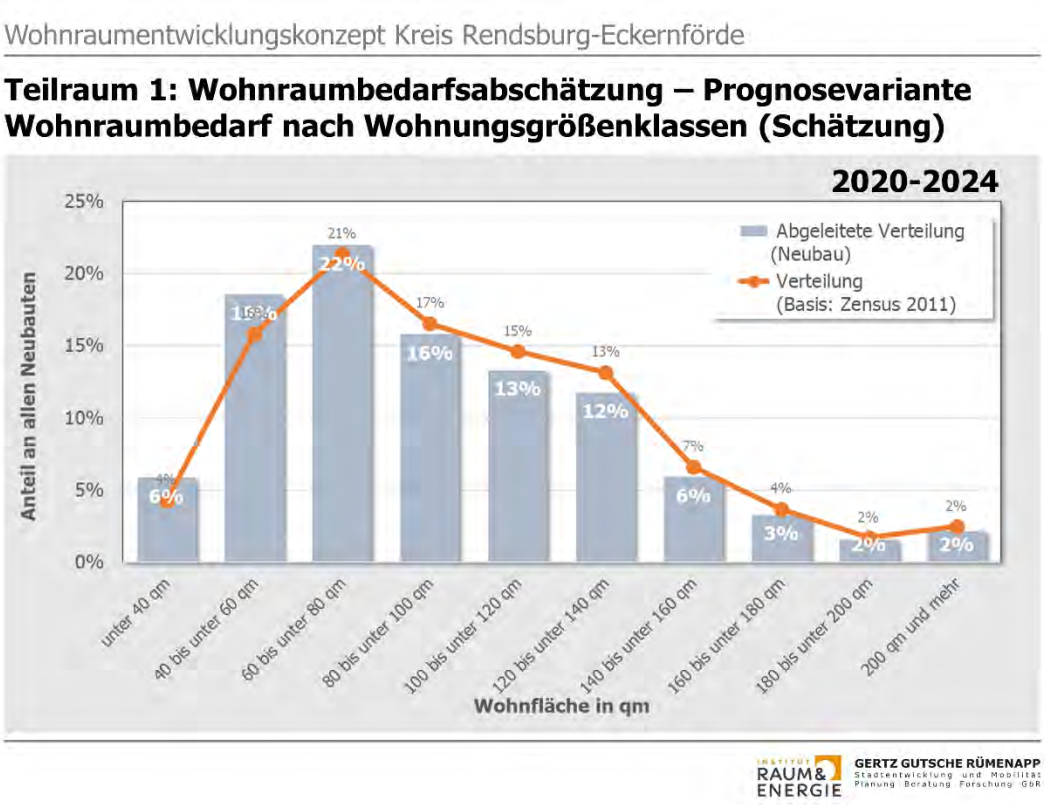


Abbildung 111 Teilraum 1: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile)



Abbildung 112 Teilraum 1: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)

Für den Teilraum 2 werden ebenfalls höhere Anteile für die kleineren Wohnungsgrößenklassen ermittelt (40 bis unter 60 qm sowie 60 bis unter 80 qm). Insbesondere im Bereich der „klassischen“ Wohnungsgrößen für Ein- und Zweifamilienhäuser (zwischen 100 und 160 qm) könnte künftig ein geringerer Anteil am Neubaugeschehen bedarfsgerecht sein (vgl. Abbildung 113).

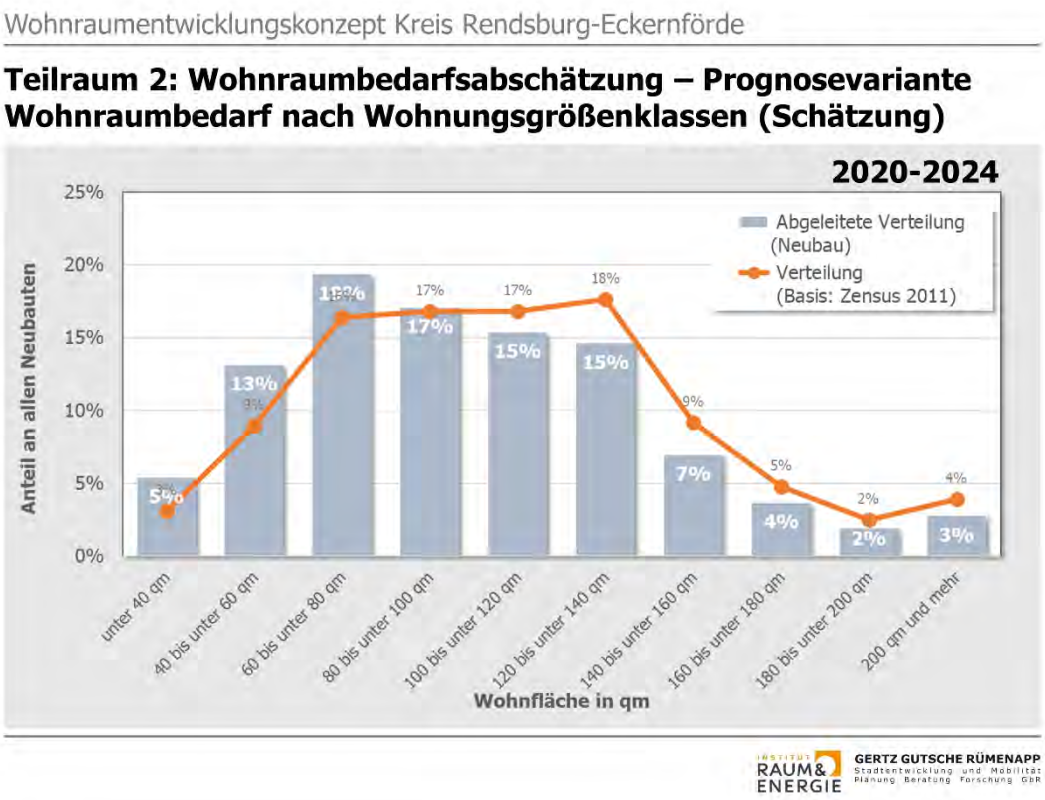


Abbildung 113 Teilraum 2: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile)

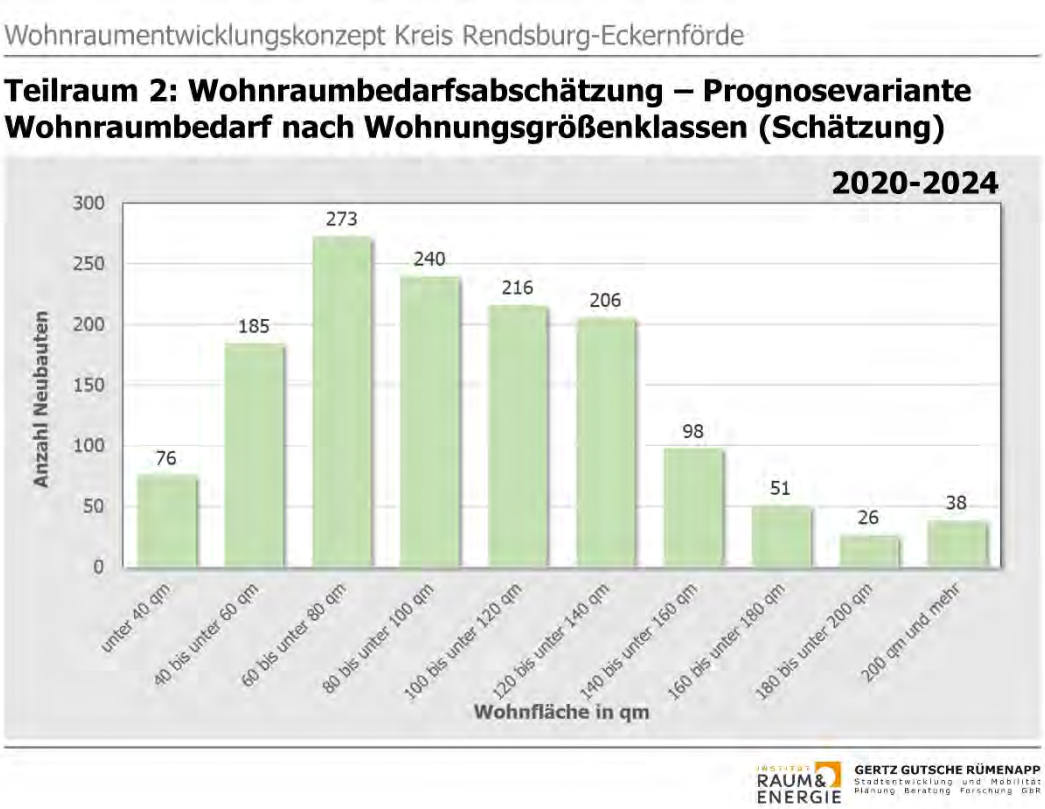


Abbildung 114 Teilraum 2: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)

Die bereits beschriebenen Ergebnisse zeigen sich auch für den Teilraum 3: Im Sinne einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung sollte der Anteil kleinerer Wohneinheiten an der künftigen wohnbaulichen Entwicklung ansteigen. Wie Abbildung 115 zeigt, betrifft dies vor allem die Größenklassen bis 80 qm. In den Größenklassen ab etwa 100 qm wird künftig etwas weniger Neubau benötigt.

Die Ergebnisse gelten analog für die Teilräume 4 und 5: Für diese fallen die Diskrepanzen zur bisherigen Struktur der Verteilung der Wohnungsgrößenklassen sehr deutlich aus (vgl. Abbildung 117 und Abbildung 119). Für beide Teilräume zeigt sich hier der künftig höhere Bedarf von kleineren Wohneinheiten im Bereich bis zu etwa 80 qm in sehr ausgeprägter Form.

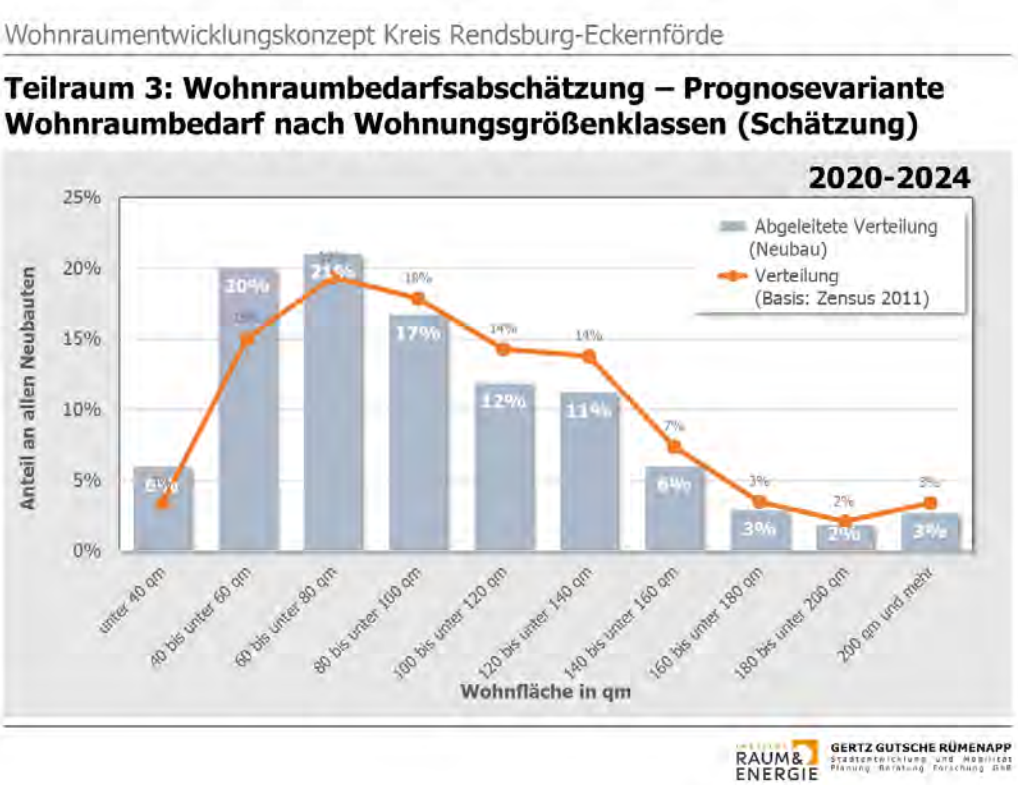


Abbildung 115 *Teilraum 3: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile)*



Abbildung 116 *Teilraum 3: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)*

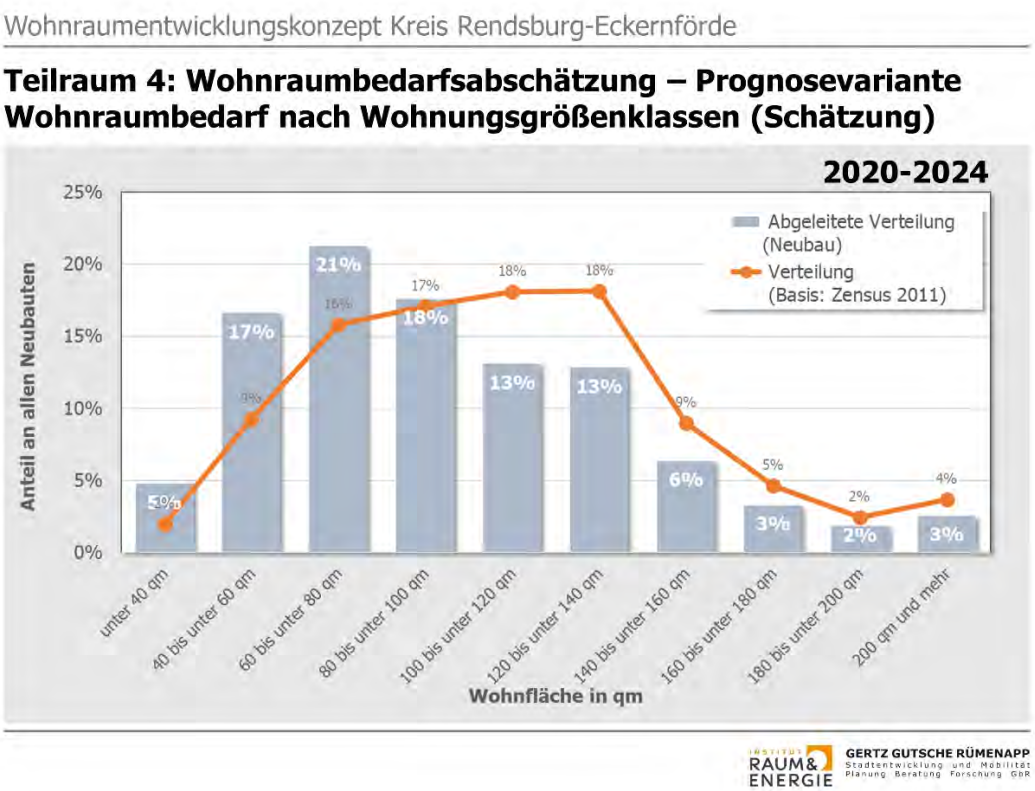


Abbildung 117 Teilraum 4: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile)

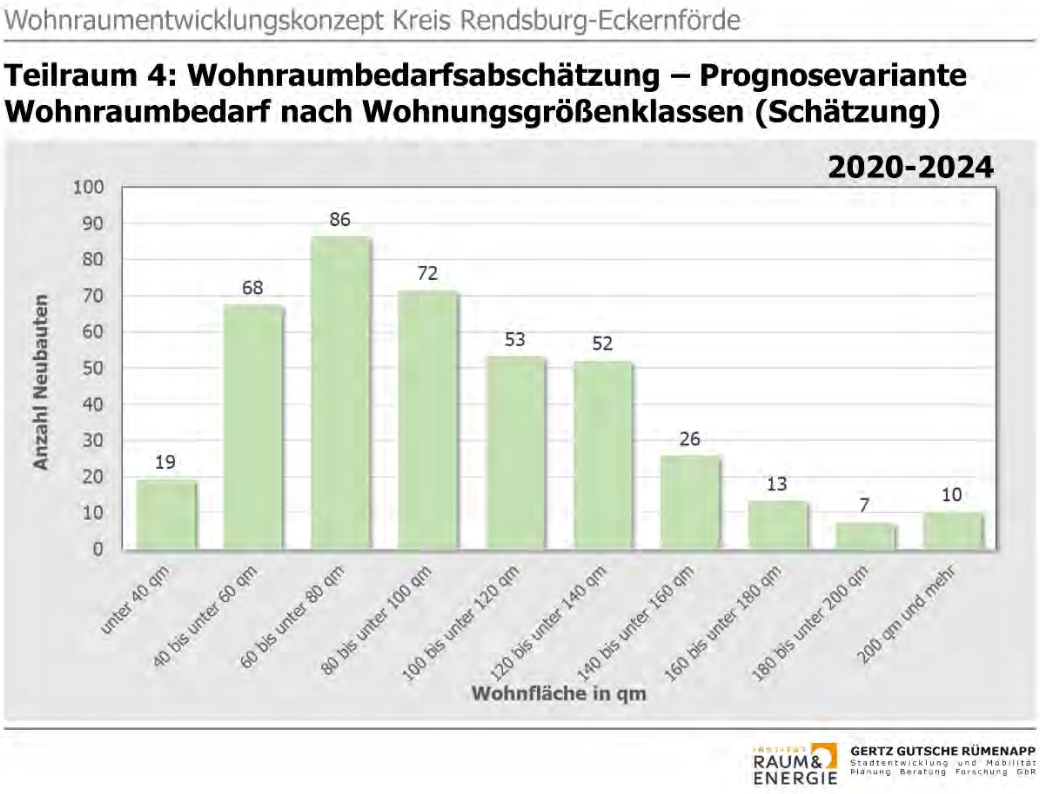


Abbildung 118 Teilraum 4: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)

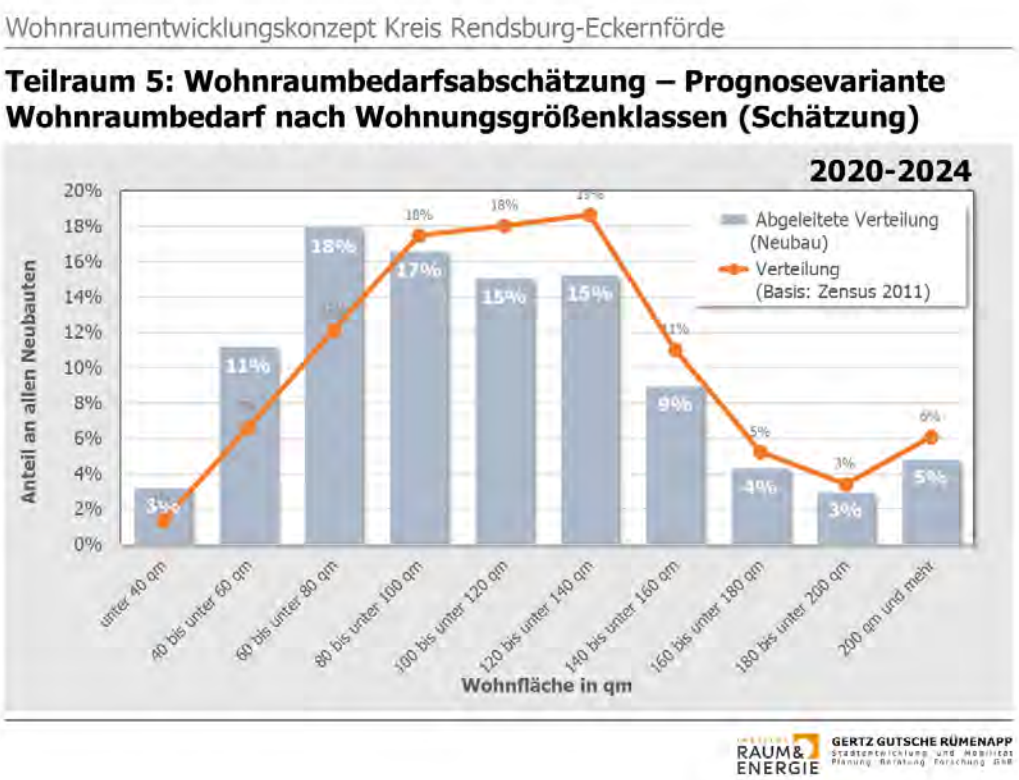


Abbildung 119 *Teilraum 5: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anteile)*



Abbildung 120 *Teilraum 5: Wohnraumbedarfsprognose für den Zeitraum 2020-2024 nach Größenklassen (Anzahl)*

7.10 Aussagen zu Preisbereichen für Wohnraum

Es besteht zudem der Wunsch, den ermittelten Wohnraumbedarf hinsichtlich der für eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung benötigten Preisbereiche einzuordnen. Dahinter steht vor allem die Überlegung, die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums insbesondere dort zu unterstützen, wo sich der entsprechende Bedarf am ehesten bzw. am deutlichsten abzeichnet.

Eine differenzierte Modellierung und quantitative Abschätzung der Anzahl der Wohnungen nach Preisklassen ist in diesem Rahmen u. a. aufgrund kaum seriös zu prognostizierender Einkommensentwicklungen und dem Detaillierungsgrad der benötigten Informationen zum Haushalt sowie dessen Wahlentscheidungen nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

Dennoch soll dem Wunsch insofern entsprochen werden, als versucht wird, Teilräume zu identifizieren, für die die Realisierung preiswerten Wohnraums besonders wichtig ist. Dazu erfolgt an dieser Stelle ein Wechsel auf die räumliche Betrachtungsebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden.

Zunächst soll dafür erst einmal sortiert werden, an welchen biografischen Entscheidungspunkten die Verfügbarkeit bezahlbaren Wohnraums eine besondere Rolle spielt:

1) Bei Auszug aus dem Elternhaus, z. B. im Zuge der Aufnahme einer Berufsausbildung, eines Studiums oder einer beruflichen Tätigkeit.
2) Bei Familiengründung, d. h. bei Zusammenziehen mehrerer Erwachsener ggf. mit der Perspektive eines Kinderwunsches.
3) Bei Zuzug in die Region bzw. Umzügen innerhalb der Region z. B. im Zusammenhang mit der Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit an einem anderen Ort bzw. Änderungen der Wohnwünsche bzw. Wohnstandortpräferenzen.
4) Bei Auszug des letzten Kindes der Familie aus dem Elternhaus.
5) Bei Trennung von Partner*innen mit oder ohne (gemeinsame) Kinder.
6) Bei Versterben des vorletzten Familienmitgliedes am Ort.

Diese biografischen Entscheidungspunkte haben (idealtypisch) unterschiedliche Folgewirkungen für die Wohnentscheidung und damit für den Wohnraumbedarf (vgl. Tabelle 11).

Entscheidungspunkte aus vorstehender Liste			**Mögliches politisches Ziel**	**Fragestellung für die Abschätzung**
1	Auszug aus dem Elternhaus		Verbleib am Ort ermöglichen	Wo braucht es kleine bezahlbare Wohnungen?
2	Familiengründung		Verbleib am Ort ermöglichen	Wo braucht es größere bezahlbare Wohnungen oder Wohnhäuser?
3	Zuzug bzw. Umzug innerhalb der Region		Zuzug ermöglichen	Wo wollen wir den Zuzug ermöglichen? Welche Wohnungen wollen wir dafür anbieten?
4	Auszug des letzten Kindes		Verbleib am Ort ermöglichen	Vermutlich in der Regel nicht relevant (Eltern verbleiben in Haus/Wohnung)
5	Trennung von		Verbleib am Ort	Wo braucht es kleine bezahlbare

	Partner/innen		ermöglichen	Wohnungen?
6	Versterben des vorletzten Familienmitglieds		Verbleib am Ort ermöglichen	Wo braucht es kleine bezahlbare Wohnungen? (ggf. barrierearm, Unterstützungsleistungen)

Tabelle 11 Biographische Entscheidungspunkte und Fragestellung für die Abschätzung

Für Überlegungen zur Umsetzung preiswerten Wohnraums bedeutet das – insbesondere vor dem Hintergrund der verfügbaren Daten – folgendes:

- Zuzüge in die bzw. Umzüge innerhalb der Region zu ermöglichen, stellt ein politisches Ziel dar, das z. B. im Zusammenhang mit der Entlastung städtischer Wohnungsmärkte (hier vor allem natürlich Kiel, aber z. B. auch Eckernförde) auch aus regionaler Perspektive von Bedeutung ist [3]. Insbesondere in Teilräumen mit hohen Immobilienkauf- und Mietpreisen kann es ein strategisches politisches Ziel darstellen, auch bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen. Das Immobilienpreisniveau lässt sich operationalisiert in entsprechenden Indikatoren darstellen.
- Mehrere der vorstehend beschrieben Punkte stehen mit der haushaltsstrukturellen Entwicklung in Zusammenhang. Dies betrifft vor allem die Entwicklung der Anzahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte ([1], [5] und [6]). Mögliche Veränderungen der Wohnraumbedarfe im Zusammenhang mit der Familiengründungs- bzw. -erweiterungsphase [2], zeigen sich datenstrukturell ebenfalls v. a. in der haushaltsstrukturellen Veränderung (als zusätzlicher Haushalte v.a. mit zwei oder drei Haushaltsmitgliedern).
- Sofern sich infolge des Auszugs des letzten Kindes ein veränderter Wohnraumbedarf abzeichnet [4], ist hier ebenfalls die Veränderung der Haushaltsstruktur der entscheidende in den Daten sichtbare Faktor.

Neben den haushaltsstrukturellen Veränderungen innerhalb der betrachteten Teilräume (v. a. Zunahme der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte) spielen insbesondere die Einkommensstrukturen sowie Preisniveau und -entwicklung auf dem Wohnungsmarkt eine Rolle für den Grad der Preissensibilität bei der Wohnentscheidung. Diese Aspekte sollen in einer Übersicht zusammengeführt werden, um Diskussionen für den künftigen Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum zusätzlich zu unterstützen.

Diesem Prozess vorgeschaltet wird eine Klassifizierung der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden nach Preisniveau sowie Entwicklungsdynamik auf den Immobilienmärkten gegenüber 2017. Diese Klassifizierung basiert auf einem Punktesystem, für das verschiedene Grundlagendaten (z. B. Mietenmonitoring der IB.SH, Gutachterausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde) genutzt und zusammengeführt wurden.

Im Ergebnis entstehen für jedes Amt, jede amtsfreie Stadt oder Gemeinde jeweils eine Einschätzung zum relativen Preisniveau sowie zur Entwicklungsdynamik – jeweils im Vergleich zu den anderen betrachteten Raumeinheiten und in der Klassifizierung „niedrig“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“. Das Ergebnis der Bepunktung und Klassifizierung[42] enthält die

[42] Anmerkung: Jedes Amt bzw. jede amtsfreie Gemeinde wird anhand ihres Immobilienpreisniveaus bzw. der Entwicklungsdynamik bepunktet. Je höher das Immobilienpreisniveau bzw. die Entwicklungsdynamik desto höher der Punktwert. Der Wertebereich umfasst die Werte 0 bis 20. Werte unter 6

folgende Tabelle 12. Die Zuordnung der einzelnen Raumeinheiten zur kombinierten Kategorie zeigt Tabelle 13.

Ämter, amtsfreie Städte und Gemeinden		Preisniveau		Entwicklungsdynamik	
		Punkte	Klasse	Punkte	Klasse
Rendsburg		2	Niedrig	10	mittel
Eckernförde		15	hoch	5	niedrig
Büdelsdorf		6	mittel	11	mittel
Altenholz		15	hoch	0	niedrig
Kronshagen		20	sehr hoch	5	niedrig
Wasbek		3	niedrig	5	mittel
Achterwehr		14	hoch	20	sehr hoch
Bordesholm		10	mittel	6	mittel
Dänischenhagen		20	sehr hoch	7	mittel
Dänischer Wohld		12	hoch	7	mittel
Eiderkanal		4	niedrig	6	mittel
Flintbek		11	mittel	6	mittel
Fockbek		4	niedrig	5	mittel
Hohner Harde		1	niedrig	6	mittel
Hüttener Berge		6	mittel	7	mittel
Jevenstedt		2	niedrig	8	mittel
Mittelholstein		1	niedrig	8	mittel
Molfsee		13	hoch	15	hoch
Nortorfer Land		3	niedrig	6	mittel
Schlei-Ostsee		9	mittel	13	hoch

Tabelle 12 *Klassifizierung der Städte und Gemeinden nach Immobilienpreisniveau und Entwicklungsdynamik (eigene Abschätzung auf Basis von Daten der IB.SH, des Gutachterausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie der Fa. F+B GmbH)*

			Dynamik			
			niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
	Niedrig			Rendsburg	Wasbek	

Punkten werden dabei als „sehr niedrig“, Werte bis unter 12 Punkten als „mittel“, Werte bis unter 17 Punkten als „hoch“ und Werte zwischen 18 und 20 Punkten als „sehr hoch“ klassifiziert.

Preisniveau				Eiderkanal		
				Fockbek		
				Hohner Harde		
				Jevenstedt		
				Mittelholstein		
				Nortorfer Land		
	Mittel			Büdelsdorf	Schlei-Ostsee	
				Bordesholm		
				Flintbek		
				Hüttener Berge		
	Hoch		Eckernförde	Dänischer Wohld	Molfsee	Achterwehr
			Altenholz			
	Sehr hoch		Kronshagen	Dänischenhagen		

Tabelle 13 *Immobilienkauf- und Mietpreise: Preisniveau und Entwicklungsdynamik (eigene Abschätzung auf Basis von Daten der IB.SH, des Gutachterausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie der Fa. F+B GmbH)*

Schon anhand dieser Übersicht lässt sich schlussfolgern, dass der Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums künftig aufgrund des bereits heute sehr hohen Immobilienpreisniveaus insbesondere in Kronshagen und Dänischenhagen eine zentrale Bedeutung beigemessen werden sollte. Zudem ergeben sich für die Städte und Gemeinden mit hohem Preisniveau und insbesondere die mit hoher oder sehr hoher Preisentwicklungsdynamik (vor allem Achterwehr, Molfsee sowie Dänischer Wohld und Schlei-Ostsee) möglicherweise künftig Herausforderungen im Hinblick auf die ausreichende Verfügbarkeit bezahlbaren Wohnraums.

Die Städte übernehmen aufgrund ihrer Wohngebäudestrukturen mit mehr kleineren Wohnungen ohnehin eine wichtige Funktion für die Versorgung mit preiswertem Wohnraum. Dies ist insbesondere auch deswegen sinnvoll, da hier häufig alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen auch fußläufig oder mit nur geringen Mobilitätskosten erreichbar sind.

Die folgende Tabelle 14 zeigt nun eine Gegenüberstellung verschiedener im Rahmen der Projektbearbeitung erarbeiteter oder genutzter Kenngrößen:

- Die Entwicklung der Anzahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte ist eine wesentliche Kenngröße für den künftigen Bedarf nach Wohnraum. Zwar werden nicht alle der in der folgenden Tabelle aufgeführten Haushalte neuen Wohnraum nachfragen. Dennoch wird ein Teil der zusätzlichen Haushalte im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Entscheidungssituationen zusätzlichen bedarfsgerechten (und bezahlbaren) Wohnraum benötigen.
- Häufig ist die Schnittmenge zwischen kleinen Haushalten und solchen mit niedrigen Haushaltsnettoeinkommen groß. Die Zunahme der Anzahl der kleinen Haushalte ist damit in aller Regel auch mit der Zunahme der Anzahl der Haushalte verbunden, die über ein eher geringes Haushaltsbudget verfügen. Daher listet die folgende Tabelle

auch die Anzahl der Haushalte mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen unter 1.000 € bzw. zwischen 1.000 und 1.600 €. Damit lässt sich der Preisbereich, der diesen Haushalten maximal für das Wohnen zur Verfügung steht, vergleichsweise gut eingrenzen.

- Die Informationen zur Anzahl der Haushalte nach Einkommensklasse liegen nicht nach Haushaltsgröße differenziert vor. Die Einkommensklassen enthalten daher auch Familienhaushalte, die aufgrund ihrer finanziellen Situation teilräumlich in ihren Optionen für eine bedarfsgerechte Versorgung mit Wohnraum eingeschränkt sind. Diese werden – vor allem in den ländlicher strukturierten Teilräumen des Kreises – jedoch vermutlich eher (bezahlbare) Ein- oder Zweifamilienhäuser nachfragen.
- Weitere Spalten enthalten nachrichtlich nochmal das auf die Ämter „umgeschätzte" Ergebnis der Wohnraumbedarfsprognose (Prognosevariante) sowie die vorstehend eingeführte Klassifizierung der Immobilienpreissituation.

- Besonderer Bedarf für die Umsetzung bezahlbaren Wohnraums besteht nach dieser Einschätzung – neben den Mittelzentren – insbesondere in den Teilräumen, in denen
- das Immobilienpreisniveau bereits hoch oder sehr hoch und/oder durch eine hohe Entwicklungsdynamik gekennzeichnet ist (Kronshagen und Dänischenhagen sowie Molfsee, Achterwehr, mindestens Teile der Ämter Dänischer Wohld und Schlei-Ostsee), dies gilt vor allem dann, wenn bei bereits vergleichsweise hohen Anteilen von Menschen in niedrigeren Einkommensklassen Zuwächse bei der Anzahl kleinerer Haushalte erwartbar sind.
- Hohe Anteile von Haushalten in niedrigen Einkommensklassen bei gleichzeitig niedrigem oder mittlerem Immobilienpreisniveau begründen hingegen noch keine besondere Herausforderung im Zusammenhang mit der Bezahlbarkeit von Wohnraum. Hier kann es sich auch um Anpassungsreaktionen aus der Vergangenheit handeln („Mit unserem Budget ziehen wir in einen Teilraum mit eher niedrigem Immobilienpreisniveau. Dort können wir unsere Wohnwünsche, die andernorts aufgrund der Preise nicht umsetzbar sind, realisieren") (z. B. Teile der Ämter Eiderkanal, Hohner Harde oder Mittelholstein). Aufmerksamkeitsbedarf könnte sich jedoch insbesondere dann ergeben, wenn in diesen Räumen gleichzeitig die Anzahl der (kleineren) Haushalte wächst und sich ein spürbarer Anstieg der Immobilienpreise vollzieht (z. B. Schlei-Ostsee, Hüttener Berge oder Flintbek).

Ämter, amtsfreie Städte und Gemeinden		**Entw. der Anzahl der Haushalte 2018-2025 (Prognosevariante)**		**Anzahl der Haushalte mit Haushaltsnettoeinkommen pro Monat**		**Abschätzung Wohnraumbedarf 2020-2024 (Anzahl WE)**	**Abschätzung Immobilienpreise: Preisniveau - Entwicklungsdynamik**
		1-Pers.-HH	2.-Pers.-HH	Unter 1.000 €	1.000 bis unter 1.600 €		
Rendsburg		+155 +2,3%	+92 +1,9%	1.710 10,7%	3.570 22,5%	+250	niedrig - mittel
Eckernförde		+280	+32	910	2.070	+260	hoch - niedrig

		+5,3%	+0,7%	7,6%	17,3%		
Büdelsdorf		+36 +1,6%	+4 +0,2%	370 7,0%	830 15,8%	+80	mittel - mittel
Altenholz		+182 +11,9%	+66 +3,6%	130 2,6%	340 7,0%	+200	hoch - niedrig
Kronshagen		+194 +7,4%	+67 +3,0%	300 5,0%	610 10,1%	+250	sehr hoch - niedrig
Wasbek		+19 +8,1%	+26 +65%	30 3,1%	90 8,4%	+30	niedrig - mittel
Achterwehr		+86 +7,0%	+112 +5,5%	110 2,2%	270 5,4%	+180	hoch - sehr hoch
Bordesholm		+174 +8,3%	+121 +4,5%	340 5,0%	740 10,9%	+240	mittel - mittel
Dänischenhagen		+96 +8,7%	+54 +3,4%	100 2,3%	270 6,3%	+110	sehr hoch - mittel
Dänischer Wohld		+205 +10,1%	+203 +6,9%	240 3,3%	600 8,2%	+350	hoch - mittel
Eiderkanal		+69 +4,3%	+112 +4,8%	280 4,9%	620 10,8%	+120	niedrig - mittel
Flintbek		+128 +10,5%	+80 +5,3%	150 4,1%	360 9,1%	+180	mittel - mittel
Fockbek		+40 +3,0%	+91 +4,6%	160 3,2%	430 8,7%	+110	niedrig - mittel
Hohner Harde		+6 +0,5%	+11 +0,7%	180 4,6%	460 11,4%	+60	niedrig - mittel
Hüttener Berge		+190 +10,8%	+162 +6,1%	230 3,5%	610 9,2%	+260	mittel - mittel
Jevenstedt		+105 +7,2%	+88 +4,2%	210 3,8%	520 9,4%	+130	niedrig - mittel
Mittelholstein		+116 +3,7%	+137 +3,2%	660 5,8%	1.420 12,4%	+220	niedrig - mittel
Molfsee		+99 +9,2%	+46 +2,8%	80 2,0%	170 4,2%	+140	hoch - hoch
Nortorfer Land		+69 +2,5%	+38 +1,1%	481 5,5%	1.060 12,0%	+30	Niedrig – mittel
Schlei-Ostsee		+100 +3,8%	+45 +1,3%	470 5,5%	1.030 12,1%	+220	Mittel - hoch

Tabelle 14 *Gegenüberstellung der Haushaltsprognose, der Anzahl der Haushalte mit niedrigem Einkommen, des abgeschätzten Wohnraumbedarfes sowie der Struktur und Entwicklungsdynamik der Immobilienpreise für die Ämter, Städte und Gemeinden*

8 Handlungsempfehlungen

8.1 Vorbemerkung

Um der heterogenen Struktur im Kreis gerecht zu werden, werden Empfehlungen formuliert, die sich auf unterschiedliche Handlungsebenen beziehen (vgl. Abbildung 121).

Zunächst werden übergreifende Empfehlungen und dazu passende Maßnahmen zur Umsetzung dargelegt (siehe Kapitel 8.2). Hierbei handelt es sich um flankierende Maßnahmen, die für alle Städte und Gemeinden des Kreises – ungeachtet ihrer Größe, Lage und Infrastrukturausstattung – gelten.

Die Maßnahmen auf Kreisebene richten sich an die Kreisverwaltung (siehe Kapitel 8.3). Unter dem Motto „Information – Beratung – Impulse“, soll die Kreisverwaltung als starke Partnerin die Kommunen und Ämter im Kreis unterstützen.

Auf Grundlage des Dialogprozesses und der Analysen werden auch für die fünf Teilräume spezifische Handlungsempfehlungen abgeleitet, die sich auf die Ausgangslage in den jeweiligen Teilräumen beziehen (Kapitel 8.4).

Auch innerhalb der Teilräume werden Städte und Gemeinden mit heterogenen Ausgangs- und Entwicklungsbedingungen zusammengefasst, sodass die Empfehlungen durch Maßnahmen für Kommunen mit unterschiedlicher Infrastrukturausstattung ergänzt werden (Kapitel 8.5). Zur Bewertung der Infrastrukturausstattung wird ein vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein beauftragtes Gutachten zur landesweiten Erfassung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen (Aktualisierung 2020) von Gertz Gutsche Rümenapp herangezogen.[43]

[43] Vgl.: Gertz Gutsche Rümenapp (2020): Landesweite Erfassung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen – Aktualisierung. Im Auftrag des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein.

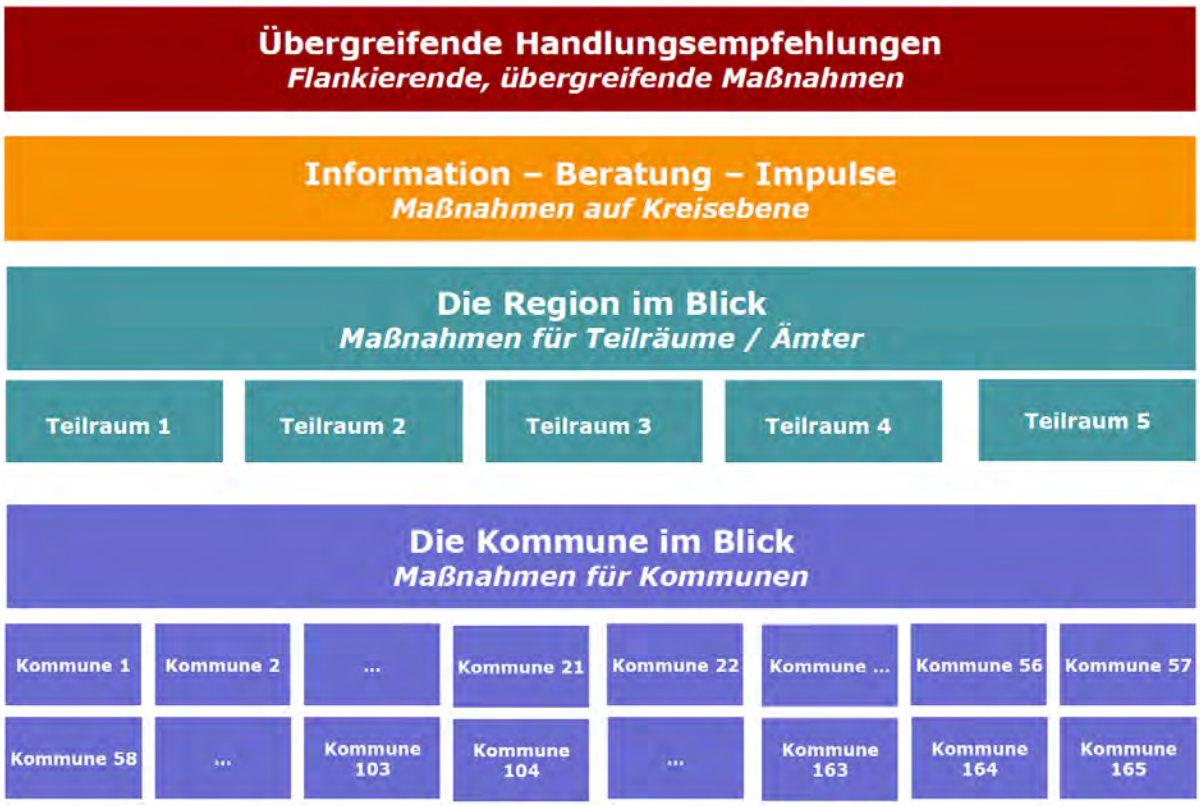


Abbildung 121 Übersicht der Ebenen von Handlungsempfehlungen

8.2 Übergreifende Handlungsempfehlungen

8.2.1 Gemeinschaftliche Wahrnehmung der Wohnraumentwicklung: Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit

Aufbau und Zielsetzung

Die Initiierung bzw. Fortführung und Intensivierung interkommunaler Abstimmungen im Kreisgebiet wird dringend empfohlen.[44] Durch Abstimmung und Kooperation soll eine eigenverantwortliche Steuerung der Siedlungsentwicklung ermöglicht werden. Vorrangiges Ziel ist es, Konkurrenzen zwischen den Kommunen zu vermeiden und die wohnbauliche Entwicklung im Sinne der allgemeinen Zielsetzungen räumlich ausgewogen (sowohl qualitativ als auch quantitativ) aufeinander abzustimmen bzw. zu koordinieren. Die Transparenz über Entwicklungsabsichten und die Verständigung auf gemeinsame (Entwicklungs-)Ziele sind in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung.

Die „natürlichen“ Kooperationsräume orientieren sich an den Siedlungsschwerpunkten/Ankerorten (Beispiel Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg). Alternativ, wie am Beispiel des Amtes Hüttener Berge deutlich wird, an Verwaltungsgrenzen oder an regionalen Interessen (Beispiel Fördekooperaton).

Bestandteil jeder Kooperation ist ein Monitoring, das in regelmäßigen Abständen Entwicklung und Ziele miteinander vergleicht und daraufhin Planungsabsichten überprüft und ggf. anpasst.

[44] Anmerkung: Eine Forderung, die auch im Rahmen der Kommunalbefragung deutlich bestätigt wird.

Empfehlungen zur Umsetzung

Vorhabenbezogene oder teilräumliche informelle Abstimmungen

Vorhabenbezogene teilräumliche Abstimmungen gestatten einen (informellen) Austausch und die Erreichung von gemeinsamen Zielen, z. B. die Stärkung/Revitalisierung der Ortskerne. Das gemeinsame und einheitliche Vorgehen ermöglicht eine kostengünstige Realisierung und vermeidet Konkurrenzen zwischen den Kommunen. Gleichzeitig können durch Zusammenarbeit Überangebote vermieden und vermeintliche Fehlentwicklungen frühzeitig erkannt werden. Informelle Zusammenschlüsse bedürfen keiner vertraglichen Vereinbarung und basieren auf einem offenen Austausch untereinander. Darunter zählen beispielsweise interkommunale Arbeitsgemeinschaften, „bei denen gemeinsame Ziele verfolgt und auch bestimmte Aufgaben erledigt werden."[45] Informelle Zusammenschlüsse können auf Ebene von Bürgermeister*innenrunden oder einem zusätzlichen Gremium stattfinden.

Gute Beispiele:

- AG Bachtal: Generationswechsel in demografisch alternden Ein- und Zweifamilienhausgebieten
- Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz
- Interkommunale Allianz Oberes Werntal (Bayern): Kooperative Entwicklung von Entwicklungspotenzialen

Abstimmung zwischen Ankerorten[46] und angrenzenden Gemeinden

Zur Stärkung der Ankerorte und deren angrenzenden Gemeinden sollte ein Ausgleich über interkommunale Zusammenarbeit angestrebt werden. Ein gemeinschaftliches Vorgehen bei der wohnbaulichen Entwicklung leistet einen erheblichen Beitrag zur Schaffung von bedarfsgerechten Angeboten in den kooperierenden Kommunen. Durch die Zusammenarbeit können Überangebote und vermeintliche Fehlentwicklungen frühzeitig erkannt werden. Die Abstimmung kann beispielsweise auf informeller Ebene anhand eines gemeinsamen Ortsentwicklungs-, Zukunftskonzeptes oder eines Entwicklungsplans erfolgen. Anhand eines kooperativen Konzeptes lassen sich übereinstimmende Herausforderungen und Problemlagen identifizieren sowie angepasste Handlungsoptionen für einzelne Themenfelder ableiten.

Gute Beispiele:

- Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Kooperationsvereinbarung mit einem gemeinsamen wohnbaulichen Entwicklungsrahmen

Langfristig sollte angestrebt werden, informelle Abstimmungen zu verstetigen und Kooperationen mit einer gemeinsamen, verbindlichen Wohnungsbauentwicklung zu etablieren. Die Kooperationsvereinbarungen sollten sich dabei auf einen regionalen, qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Entwicklungsrahmen stützen, der zugleich die kommunale Planungshoheit wahrt.

Gute Beispiele:

[45] Vgl.: Institut für Städtebau und Wohnungswesen (2020), S. 17

[46] Anmerkung: Gemeint sind, wie auf Seite 164 beschrieben, die Siedlungsschwerpunkte.

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung
- Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

8.2.2 Räumliche Handlungsschwerpunkte der wohnbaulichen Entwicklung

Zielsetzung

Die Siedlungsentwicklung sollte sich sowohl auf regionaler als auch auf kommunaler Ebene verstärkt an den „richtigen" Standorten orientieren, um einerseits vor allem dort Wohnraum zu schaffen, wo entsprechender Bedarf besteht, und andererseits eine möglichst nachhaltige Flächenentwicklung zu erreichen. Das bedeutet, dass sich die Entwicklung räumlich daran orientieren sollte, aus städtebaulicher und ökologischer Hinsicht geeignete Flächen vorrangig zu nutzen, Kosten für neue Infrastrukturen zu senken, kompakte Siedlungsstrukturen zu erreichen und Ortskerne zu stärken sowie zusätzliche Verkehre zu vermeiden – zugleich aber auch eine Teilhabe aller Kommunen der Region an der Entwicklung zu sichern. Dementsprechend sollte sich die Entwicklung an räumlichen Handlungsschwerpunkten des Wohnungsbaus orientieren.

Auf regionaler Ebene sollten hierfür in interkommunaler Abstimmung geeignete Standorte für die Abdeckung der vorhandenen Bedarfe definiert werden. Diese Schwerpunkte sollten entlang der Siedlungs- und Verkehrsachsen liegen.

Ebenfalls auf dieser Ebene sollten sowohl Bestandsaufnahmen als auch Bedarfsplanungen für barrierefreien Wohnraum als auch für Wohnraum für Menschen mit Behinderungen durchgeführt werden.

Auf kommunaler Ebene sollten bei der räumlichen Festlegung neuer Wohnbauflächen neben der Verfügbarkeit auch stärker qualitative Kriterien berücksichtigt werden, z. B. hinsichtlich der Belange des Städtebaus, des Klimaschutzes und der -anpassung sowie der Wirtschaftlichkeit der Flächenentwicklung.

Empfehlungen zur Umsetzung

Definition gemeinsamer Lagekriterien für den Wohnungsbau

Eine räumliche Fokussierung der wohnbaulichen Entwicklung auf kommunaler Ebene ist z. B. durch gemeinsam beschlossene Lagekriterien möglich. Mit ihrer Hilfe kann (neben der Verfügbarkeit) eine Bewertung der räumlichen Lage von potenziellen Wohnbauflächen erfolgen. Dies trägt dazu bei, dem Anspruch des Flächensparens, der Minimierung von Folgekosten und einer ökologischen Verträglichkeit inkl. Klimaschutz und Klimaanpassung gerecht zu werden.

Die Anzahl der Kriterien sollte dabei einerseits die erforderlichen Qualitäten zur Bewertung der Flächen sowie der Entwicklungsvorhaben abdecken, andererseits noch handhabbar bleiben, um eine einfache und zügige Bewertung der Flächenentwicklungen zu ermöglichen. Beispiele für Kriterien können sein:

- Vorrang für Innenentwicklung
- Lage im Siedlungszusammenhang
- Nähe zu Infrastruktur, Einkaufsmöglichkeiten
- Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV

Mit den Kriterien einhergehen kann auch eine Festlegung von Mindestdichten und maximalen Grundstücksgrößen bei der Flächenausweisung, um eine bestmögliche Ausnutzung der Ressource Fläche zu erreichen. Für jedes Kriterium sollten Einzelindikatoren sowie Einteilungsstufen zur Bewertung einzelner Flächenentwicklungen definiert werden.

Im Idealfall werden die Lagekriterien in interkommunaler Abstimmung verbindlich für die beteiligten Kommunen. Sie können dann im Sinne eines Qualitäts- und Nachhaltigkeitschecks für die Bauleitplanung zur Überprüfung von Flächenentwicklungen dienen, ggf. indem Mindestansprüche definiert werden. Dabei sollten die Kriterien je nach Ausgangssituation zwischen den Raumtypen bzw. Teilräumen differenziert werden.

Gute Beispiele:

- Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung
- Landkreis Nienburg (Niedersachsen): Kommunaler Innenentwicklungsfonds
- Region Wetterau (Hessen): Regionales Innenentwicklungskataster

8.2.3 Aktive Innen- und Bestandsentwicklung

Innenentwicklung

Zielsetzung

Die Förderung der baulichen Innenentwicklung ist sowohl ein landes- als auch bundespolitisches Ziel. Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein, 2. Entwurf (2020) weist der Festlegung „Innen- vor Außenentwicklung“ eine Zielfunktion zu und auch die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie betont im Sinne von Ressourcenschutz und Nachhaltigkeit die Notwendigkeit, die Innenentwicklung zu stärken, um die nach wie vor zu hohe Flächeninanspruchnahme und -versiegelung zu begrenzen. Das Spektrum der Maßnahmen umfasst die Schließung von Baulücken, die Ergänzung von Bestandsgebäuden durch Anbauten sowie Aufstockungen und die Nachverdichtung von Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbausiedlungen der 1950/1960 er-Jahre; unter Nutzung der bereits vorhandenen Infrastrukturen. So verstanden sind die Grenzen zwischen baulicher Innenentwicklung und Bestandsentwicklung fließend.

Das städtebauliche Ziel der Innenentwicklung betrifft nicht nur alleinig das Themenfeld der wohnbaulichen Entwicklung. Vielmehr hat die Fokussierung auf Innenentwicklungspotenziale zentrale Auswirkungen auf das Siedlungsgefüge, auf die (Ausnutzung und Sicherung der) bestehenden technischen und sozialen Infrastrukturen und damit auch auf deren Kosten.

Innenentwicklung stärkt Stadt- und Ortsteilzentren und kann einen Beitrag zur Attraktivierung der Stadt- und Ortskerne leisten. Dies führt zu einer Erhöhung der Bleibeperspektiven und der Anziehungskraft auf potenzielle neue Bewohner*innen.

Die Initiative zur aktiven Auseinandersetzung mit dem Thema muss von der Kommune ausgehen. Im Vorfeld der Auseinandersetzung sind Bestandsaufnahmen erforderlich. Die Höhe der damit verbundenen Kosten ist abhängig von der Größe der Kommune.

Bestandsentwicklung/Bestandspflege

Zielsetzung

Eine erfolgreiche Innenentwicklung fußt nicht nur auf der Nachverdichtung und Nutzung von Baulücken oder Brachen, sondern bezieht sich auch auf die Modernisierung und Instandsetzung bestehender Gebäude und die Aufwertung des Wohnumfeldes. Vor dem Hintergrund einer perspektivisch stagnierenden, teilweise rückläufigen Bevölkerungsentwicklung, sollte der Wohnungsbestand gegenüber Neubauangeboten am Wohnungsmarkt qualitativ konkurrenzfähig bleiben. Dabei geht es z. B. um die Beseitigung baulich-technischer Mängel, die energetische Ertüchtigung, senior*innengerechte Anpassungen oder die Verbesserung des Wohnungszuschnitts. Aufgaben, die in die Zuständigkeit der Haus- und Grundeigentümer*innen liegen, der aber auch die Interessen der Kommunen berühren und für deren Durchführung Fördermittel des Landes, Bundes und der EU zur Verfügung stehen.

An dieser Stelle verbinden sich die Bestandsentwicklung und die Forderung, insbesondere in zentralen Lagen den Bau von kleinen, altersgerechten und bezahlbaren Wohnungen zu forcieren.

Die wachsenden Bedarfe im Segment „kleine, altersgerechte Wohnungen“ erfordern (kreisweit) eine Ausweitung des Angebotes. Dabei bilden diese den Ausgangspunkt wichtiger „Umzugsketten“, bei denen Bestandsobjekte vor allem im Eigenheimsegment früher frei werden und so zur Nutzung/Eigentumsbildung jüngerer Haushalte zur Verfügung stehen. Die positiven Effekte sind vielfältig. Neben der Befriedigung einer steigenden Nachfrage unterstützt der Bau kleinerer Wohnungen die Forderung nach kompakten und damit flächensparenden Bauweisen. Nachziehende jüngere Haushalte beeinflussen zudem positiv die altersstrukturelle Entwicklung in den Gemeinden.

Zur Bestandsentwicklung gehört aber auch, Ausstattungsnachteile im Bestand auszugleichen und bereits durch moderate Schwellenreduzierungen den gewünschten längeren Verbleib in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen.

Für nicht mehr nachfragegerechte Objekte kommt der qualitativ ergänzende Ersatzneubau in Betracht – gerade in zentralen Lagen, die eine zukunftsfähige infrastrukturelle Anbindung aufweisen.

Empfehlungen zur Umsetzung

Erstellung von Innenpotenzialanalysen[47]

Grundlegend für den Einstieg in eine aktive Bestands- und Innenentwicklung ist die systematische Erfassung von Wohnungsbaupotenzialen und -grundstücken und deren Bewertung auf Basis nachvollziehbarer Kriterien. Hierbei können insbesondere die Qualitäten der Innenentwicklungspotenziale für den Wohnungsbau in die Beurteilung einfließen, ebenfalls die

[47] Anmerkung: Das BauGB fordert in § 1a Abs. 2, der sogenannten Bodenschutzklausel, einen nachhaltigen Umgang mit Landschaft und Boden. Das bedingt einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Das schließt Neubaugebiete nicht aus, erfordert aber eine Begründung, warum nicht an deren Stelle geeignete Flächen im Innenbereich genutzt oder der Siedlungsbestand nachverdichtet wird. Potenzialanalysen zur Innenentwicklung knüpfen hier an. Sie stellen eine systematische Erfassung und Bewertung der baulichen Innenentwicklungsmöglichkeit auf kommunaler Ebene dar.

Besitzverhältnisse und mögliche Hemmnisse, die einer Aktivierung der Flächen entgegenstehen. Daher wird empfohlen, in allen Kommunen des Kreises eine Erhebung der Innenentwicklungspotenziale durchzuführen, um einen Überblick über vorhandene Flächenpotenziale und etwaige Aktivierungshemmnisse zu erhalten.

Gute Beispiele:

- Interkommunale Allianz Oberes Werntal (Bayern): Kooperative Entwicklung von Entwicklungspotenzialen

Priorisierung der Innenentwicklungspotenziale

Im Anschluss an die Potenzialanalyse sollten entsprechende strategische Umsetzungsschritte zur Mobilisierung der Potenzialflächen erarbeitet werden. Hierfür werden die Bedarfe auf Basis der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose mit den ermittelten Potenzialen gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung zeigt auf, in welchen Kommunen der Bedarf und die Potenziale passfähig sind, der Bedarf die Potenziale überschreitet, oder die vorhandenen Potenziale den Bedarf überschreiten, sodass in interkommunaler Abstimmung ggf. Potenziale reduziert werden müssen. Entsprechend der Gegenüberstellungen sollten Prioritäten (kurzfristig – mittelfristig – langfristig) für die Aktivierung dieser Potenziale gesetzt werden.

Gute Beispiele:

- Region Wetterau (Hessen): Regionales Innenentwicklungskataster
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

*Aktive Ansprache von Grundstückseigentümer*innen*

Im Rahmen der Innenpotenzialanalyse werden alle Potenzialflächen angesprochen, auch solche, die nicht im Eigentum der Kommune sind. Zentraler Bestandteil einer aktiven Innenentwicklungspolitik ist daher die Information der Bewohner*innen und Ziel und Zweck der Analyse. Dazu gehört auch die Klarstellung, dass Analyse und Planung keinen Eingriff in das private Eigentum darstellen und die Umsetzung planerischer Ziele, soweit privates Eigentum betroffen ist, im Regelfall von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen abhängig ist.

Identifizierung alternder Quartiere

Zur Stärkung des Siedlungsbestandes und zur Sicherstellung seiner langfristigen bedarfsgerechten wohnlichen Nutzung sollten insbesondere in Gebieten mit einer relativ alten Bevölkerungsstruktur eine fortlaufende Betrachtung der demografischen Entwicklung, der Wohnungsbestände und der Altersstruktur der Einwohner*innen erfolgen. Anhand dieser Informationen sollen Perspektiven des Wohnungsbestands für die wohnbauliche Entwicklung geschärft und Quartiere identifiziert werden, wo aus Altersgründen der Bewohner*innen langfristig mit einem Einwohner*innenwechsel bzw. Leerstand zu rechnen ist und der Generationswechsel im Bestand unterstützt werden kann.

Gute Beispiele:

- Kreis Steinfurt (Nordrhein-Westfalen): Projekt „LebensRäume“ – Beratungs- und Vermittlungsangebot zur Bestandsentwicklung
- Kreis Herzogtum Lauenburg: Lupenbetrachtung von alternden Wohngebieten

Beispiele, wie diese Prozesse durch Beratung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden könne, bieten der Kreis Steinfurt und die Hansestadt Lübeck.

Gute Beispiele:

- Kreis Steinfurt (Nordrhein-Westfalen): Projekt „LebensRäume“ – Beratungs- und Vermittlungsangebot zur Bestandsentwicklung
- Wohnberatung „Wohnen im Alter“ Hansestadt Lübeck

Wohnumfeld modernisieren/bedarfsgerecht anpassen

Die barrierefreie und behindertengerechte bauliche Gestaltung des Wohnumfelds ergänzt die Anpassung der Wohnungsbestände und den Bau kleiner Wohnungen in zentralen Lagen. Typische Maßnahmen, von denen ältere wie jüngere Menschen gleichermaßen profitieren, sind Überquerungsstellen, wahrnehmbare Kontraste bei der Wegeführung, abgesenkte Bordsteine oder Sitz- und Verweilmöglichkeiten.

Gute Beispiele:

- Landkreis Nienburg (Niedersachsen): Kommunaler Innenentwicklungsfonds
- AG Bachtal: Generationswechsel in demografisch alternden Ein- und Zweifamilienhausgebieten

8.2.4 Stärkung des qualitativen Wohnungsbaus durch Nutzung von Steuerungsinstrumenten und Förderprogrammen

Zielsetzung

Um ein qualitativ bedarfsgerechtes Angebot für unterschiedliche Zielgruppen zu schaffen, ist es erforderlich, die wohnbauliche Entwicklung verstärkt am qualitativen Bedarf auszurichten. Angesichts heterogener Nachfragegruppen, der Veränderungen in der Nachfragegruppe der Familien und einer Zunahme kleinerer Haushalte, aber auch angesichts der hohen Nachfrage nach Zweit- und Ferienwohnungen in Teilen des Kreises, ist es notwendig, auf die Bedarfe einzelner Gruppen verstärkt einzugehen und qualitativ angepassten Wohnraum zu schaffen. Dies gilt ausdrücklich auch für kleinere Kommunen im ländlichen Raum.

Empfehlungen zur Umsetzung

Erbbaurecht

Erbbaurechte sind ein probates Mittel zur Schaffung von bezahlbarem und sozial ausgewogenem Wohnraum. Beim Erbbaurecht werden die Eigentumsverhältnisse von Boden und Gebäude für eine festgelegte Zeit getrennt. Dadurch können Bauherr*innen (Erbbaurechtsnehmer) auf einem fremden Grundstück ein Gebäude errichten und müssen für die

Vertragslaufzeit einen Erbbauzins zahlen. Der Zins ist frei wählbar. Der Erbpachtgeber / die Erbachtgeberin bleibt während der gesamten Laufzeit Eigentümer*in des Grundstücks, wohingegen die Immobilie Eigentum des Erbpachtnehmers ist. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit – in der Regel 30 bis 99 Jahre – wird die „Trennung“ von Grundstück und Gebäude zu Gunsten des Grundstückseigentümers wieder aufgeboben.

Durch Erbbaurechte werden öffentliche Liegenschaften langfristig gesichert und Kommunen können Einfluss auf die Entwicklung der Flächen nehmen und so wohnungs- und kommunalpolitische Ziele berücksichtigen.

.

Gutes Beispiel:

- Heiligenstedtenerkamp: Mehrfamilienhaus im Dorf

Förderprogramme und Instrumente nutzen

Beispiele für entsprechende Instrumente und Förderprogramme sind:

- Die Fördermöglichkeit „Neue Perspektive Wohnen“ des MILIG Schleswig-Holstein fördert Kommunen und Bauherr*innen bei der Schaffung von Wohnangeboten und Quartieren für verschiedene Bedarfsgruppen. Das Programm adressiert neben Städte und Zentren auch Gemeinden im ländlichen Raum.
- Die Programme der Städtebauförderung gehen in unterschiedlicher Weise auf die Anforderungen und Problembezüge in den Städten und im ländlichen Raum ein. Sie greifen die Herausforderungen einer sozialen, wirtschaftlichen, demografischen und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung auf.
- Der Problematik einer teilweise hohen Nachfrage nach Ferien- und Zweitwohnungen kann durch Instrumente begegnet werden, wie z. B.
    - eine Regulierung der Nutzung von Wohnraum über Investorenverträge, die bspw. festlegen, dass eine bestimmte Quote von Ferienwohnungen nicht überschritten werden darf,
    - eine Steuerung über den Bebauungsplan oder Satzungen nach § 172 BauGB, die es ermöglicht, festzulegen, dass eine Nutzungsänderung baulicher Anlagen nur mit Genehmigung zulässig ist und im Neubau eine Mindestfläche des Wohnraums als Dauerwohnraum genutzt werden muss,
    - einer Zulassung von Zweitwohnungen nur nach Genehmigung, die i. d. R. nicht erteilt wird, und den Ausschluss einer Nutzung als Zweitwohnung bei einem Verkauf oder
    - einer Erhöhung der Zweitwohnsitzsteuer.
- Städtebauliche Wettbewerbe und Planungswerkstätten für Schlüsselpotenzialflächen (im Siedlungsbestand) können mögliche Nutzungs- und Gestaltungslösungen veranschaulichen, das Potenzial von Flächen darstellen und das Spektrum der baulichen Möglichkeiten aufzeigen.

Unterstützende Elemente:

- Förderprogramme

Gute Beispiele:

- Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken
- Regulierungen der Zweitwohnsitze

Kooperationsverträge zwischen Kommune und Wohnungswirtschaft

Kooperationsverträge zwischen der Kommune und der Wohnungswirtschaft erlauben der Kommune die wohnbauliche Entwicklung hinsichtlich städtebaulicher und sozialer Kriterien zu steuern. Dabei können die Verträge dazu beitragen, die Bindungen sozialgeförderter Wohnungen zu erhalten und Dauerwohnen in touristisch attraktiven Regionen Vorrang einzuräumen. Es können auch Verträge zwischen Wohnungswirtschaft und Bauherr*innen geschlossen werden, die der Kommune Vorschlagrecht bei der Vergabe von Wohnungen einräumt.

Gute Beispiele:

- Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen
- Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken
- Osdorf: Genossenschaftliches Wohnen
- Regulierungen der Zweitwohnsitze

8.2.5 Querschnittsthema Bezahlbarer Wohnraum

Ausgangslage

Wohnen gehört zu den elementaren (Grund-)Bedürfnissen des Menschen. Diese verändern sich für jeden Menschen im Laufe seines Lebens. Diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen und in letzter Konsequenz dem Marktgeschehen. Aber: betrachtet man die Entwicklung des Wohnungsmarktes, wird deutlich, dass es aus sozialpolitischen Gründen in der Geschichte der Bundesrepublik immer wieder notwendig war, regulierend in das Marktgeschehen einzugreifen. Infolge des unelastischen Marktangebotes (das keinesfalls auf die urbanen Räume des Kreises beschränkt ist) sowie, wie im Rahmen dieses Konzeptes dargestellt, konstant ansteigenden Mieten und Immobilienpreisen, ist die Bereitstellung „bezahlbaren“ Wohnraums zum Problem geworden.

Bezahlbarer Wohnraum

Was noch als „bezahlbar“ gilt, wird unterschiedlich definiert. Eine Orientierung bietet die Zielmarke, dass nicht mehr als ca. ein Drittel des Haushaltseinkommen für Miete und Mietnebenkosten in Anspruch genommen werden sollte. Dabei muss berücksichtigt werden, dass, wie in 6.3.2 ausgeführt, immerhin rund 30 % der Haushalte im Kreis Rendsburg-Eckernförde über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von unter 2.200 € verfügen und mehr als 23.000 Haushalte (17,6 %) weniger als 1.600 € pro Monat netto zur Verfügung steht. Diese Zahlen unterstreichen auch die Bedeutung des Wohngeldes, um Haushalte in die Lage zu versetzen, Marktmieten zahlen zu können.

Baulandmobilisierungsgesetz

Eine Reaktion auf die Forderungen nach bezahlbarem Wohnraum ist das im Mai 2021 von der Bundesregierung verabschiedete Baulandmobilisierungsgesetz, das u.a. dazu beitragen soll, Baugenehmigungsverfahren flexibler zu machen, kommunale Vorkaufrechte zu stärken, die Schließung von Baulücken und die Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen zu erleichtern und die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen stärker zu regulieren.

Mit den Neuerungen wird auch mit den sog. „sektoralen Bebauungsplänen" ein neuer Bebauungsplantyp eingeführt, der es Gemeinden ermöglichen soll, die Nutzung von Flächen im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) auf Wohngebäude zu beschränken, die die baulichen Voraussetzungen für eine Förderung mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung erfüllen.

Die Instrumente, die im Rahmen des Baulandmobilisierungsgesetzes angesprochen werden, sind im Grundsatz bekannt. Sie werden mit dem Ziel „geschärft" und zusammengefasst, Kommunen dafür zu motivieren, Bürger*innen zu mehr Wohnraum zu niedrigeren Baupreisen zu verhelfen, dafür die ihnen zur Verfügung stehenden Potenziale einzusetzen und damit das Angebot zu erhöhen.

Zentrale Fragen

Aber: entspricht das, was geplant und gebaut wird, dem Bedarf? Kann das Ziel, bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen, allein durch eine verstärkte Bautätigkeit erreicht werden? Bedarf es ergänzender, „flankierender" Instrumentarien und Maßnahmen?

Städtebau- und Wohnraumförderung, weitere unterstützende Instrumentarien/ Maßnahmen

Ziel der Wohnraumförderung ist es, Sozial- und Mietpreisbindungen für diejenigen Nachfragegruppen aufzubauen, die sich am freien Wohnungsmarkt nicht mit angemessenem/bedarfsgerechtem Wohnraum versorgen können.

Dabei richtet sich der Förderansatz nicht nur auf den Mietpreis. Er kann einerseits dazu beitragen, dass geförderte Wohnungen bedarfsgerecht sind, also qualitativ (z. B. hinsichtlich Größe und Ausstattung) zur spezifischen Nachfrage passen. Andererseits können zentrale politische Ziele unterstützt werden wie beispielsweise Energieeffizienz, Klimaschutz und die Anpassung an den demografischen Wandel. Aktuell stellen sich in Schleswig-Holstein die Fördermöglichkeiten Im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung wie folgt dar:

- Gefördert wird der Neubau und Ersterwerb von Mietwohnungen in Schleswig-Holstein. Auf angespannten Wohnungsmärkten, wo sich aufgrund höherer Marktmieten der Personenkreis erweitert, der Schwierigkeiten hat, bezahlbaren Wohnraum zu finden, gewinnt neben dem 1. Förderweg auch die Möglichkeit der anteiligen Neubauförderung im 2. Förderweg an Bedeutung. Damit verbunden sind eine höhere zulässige Fördermiete und gleichzeitig eine Überschreitung der Einkommensgrenzen.

- Investitionen im Wohnungsbestand, die mit Mitteln der Sozialen Wohnraumförderung finanziert werden und Zweckbindungen begründen, sind u.a. die Sanierung und die (Teil-)Modernisierung von Bestandswohnungen. Die Schaffung von neuem Wohnraum durch Umwandlung von Räumen, die bisher anderen als Wohnzwecken dienten, Ausbau von Dachgeschossen bzw. Aufstockung bestehender Gebäude ist ebenfalls

förderfähig. Außerdem besteht die Möglichkeit des Erwerbs von Zweckbindungen mit Anwartschaften für vorhandenen Wohnraum.

- Um günstigen Wohnraum für Menschen zu schaffen, die besonders schwer Zugang zum allgemeinen Wohnungsmarkt finden, gibt es zusätzlich ein neues Sonderprogramm „Wohnraum für besondere Bedarfsgruppen“.

Unterstützende Instrumente:

- Förderprogramme

Tatsache ist, dass der Anteil der Wohnungen mit einer Sozialbindung bundesweit und auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde seit Jahren kontinuierlich rückläufig ist. Zwischen 2014 und 2019 ist hier die Anzahl der Zweckbindung um 12 % gesunken, von 3.346 auf 2.944. Bis 2030 wird die Hälfte der 2019 bestehenden Wohnungen mit einer Sozialbindung aus der Zweckbindung fallen (vgl. Kapitel 6.1.4).

Daher sind Lösungen gefordert, die zu mehr (sozialgebundenem) Wohnraum führen – unter Wahrung der sozialen Mischung. Dazu bietet es sich an, die Wohnraumförderung (Mietpreis- und Belegungsbindung) für Gruppen mit erschwerten Zugangsbedingungen zum Wohnungsmarkt mit der Städtebauförderung zu verbinden, um beispielsweise an zentralen, gut versorgten (Stand-)Orten (durch Neubau und z. B. altersgerechte Bestandsanpassungen) bedarfsgerechte Ergänzungen im Sinne der Wohnraumförderung zu realisieren.

Gutes Beispiel:

- Ortsentwicklung Kronshagen

Neben der gelungenen Verknüpfung zweier landespolitischer Instrumentarien (Wohnraum- und Städtebauförderung) wird am Beispiel Kronshagens zugleich die zentrale Rolle der Kommune deutlich. Einerseits als Trägerin der Städtebauförderung, andererseits als die Ebene, die die Planungshoheit innehat und durch Bauplanungs- und Bauordnungsrecht über weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten verfügt.

Diese geben ihr, so die allgemeine Wahrnehmung, keinen bzw. allenfalls bedingten Einfluss auf die Entwicklung der Baulandpreise und Gestehungskosten. Allerdings, vorausgesetzt es gibt einen politischen Willen zur Schaffung von Baurecht, stehen ihr durchaus wirksame Instrumentarien zur Verfügung, um den Wohnungsbau und die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums aktiv und nachhaltig zu unterstützen: beispielsweise durch

- die Bereitstellung von kommunaleigenem Bauland bzw. die Erhöhung der Zahl von Baurechten durch eine zielgerichtete, aktive Liegenschaftspolitik und dem Einsatz kommunaleigener Flächen,
- die entschädigungsfreie Entwidmung ausgewiesener Bauflächen, wenn erkennbar keine Umsetzungsabsichten der Grundstückseigentümer bestehen,
- Festlegung von Quoten für kostengünstigen/geförderten Wohnungsbau i.R. der Bauleitplanung,

- die Vergabe von Erbbaurechten[48],
- die Wahrnehmung von Vorkaufsrechten,
- den Ankauf von Belegungsrechten und Anwartschaften (siehe Beispiel Osdorf),
- die Wahrnehmung von Mitspracherechten im Rahmen der Bauleitplanung (dann, wenn es um Liegenschaften geht, die nicht im kommunalen Eigentum sind),
- möglichst kostengünstige Bauauflagen (günstige Baufenster, höhere Dichten und Verzicht auf Gestaltungsvorgaben, die über die Standards hinaus gehen),
- modulare, kompakte, mehrgeschossige Bauweisen, standardisierte Grundrisse,
- konzeptionelle Vorleistungen, z. B. in Form von Quotenregelungen (hinsichtlich der Vorgabe von Anteilen für den sozialen Wohnungsbau) bzw. Konzeptvergaben, bei der sich die Entscheidung über eine Flächenvergabe nicht am gebotenen Preis, sondern an der Qualität des Investorenkonzeptes orientiert.

Gute Beispiele:

- Heiligenstedtenerkamp: Mehrfamilienhaus im Dorf
- Bredenbek: Wohngenossenschaft Dohrn'sche Höfe
- Eschweiler: Handlungskonzept Wohnen– Preisgebundener Wohnraum im Bestand
- Osdorf: Genossenschaftliches Wohnen
- Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken

Gerade für kleinere Kommunen ist der fachgerechte Einsatz der zur Verfügung stehenden Instrumentarien schwierig, kostenintensiv und kleinere Verwaltungseinheiten stoßen schnell an ihre Grenzen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund entstehen „Bündnisse für bezahlbares Wohnen und Bauen". Mehrheitlich ist bei diesen Bündnissen der „Erfahrungs- und Informationsaustausch ein zentraler Schwerpunkt der Bündnisarbeit. Dabei geht es um die Erarbeitung gemeinsamer Ziele für die Entwicklung des Wohnungsmarktes. Ein Beispiel bietet in diesem Zusammenhang das „Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen", dessen Geschäftsstelle bei der Kreisverwaltung Stormarn angesiedelt ist.

Gutes Beispiel:

- Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen

Belange einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung

Die Bemühungen um die Bereitstellung kostengünstigen Wohnraums müssen sich mit den Zielen einer nachhaltigen Flächenentwicklung, die sich insbesondere in landesplanerischen Zielen und Grundsätzen widerspiegeln, vereinbaren. Das heißt, dass neben einer bedarfsgerechten Wohnraumentwicklung Belange der u.a. nachhaltigen Flächennutzung (Reduzierung der Bodenversiegelung und Neuflächeninanspruchnahme, Nutzung der sich bietenden Innenentwicklungsmöglichkeiten) oder des Natur- und Klimaschutzes bzw. der Klimafolgen gleichrangig zu berücksichtigen sind.

[48] Anmerkung: s. hierzu auch Kap. 8.2.4

8.2.6 Klimaschutz als Querschnittsaufgabe

Zielsetzung

Bei der wohnbaulichen Entwicklung müssen Anforderungen des Klimaschutzes berücksichtigt werden. Der Energieverbrauch von Gebäuden ist für einen großen Teil der CO_2-Emissionen verantwortlich. Jede Entwicklung sollte zukünftig auf ihre Einsparpotenziale geprüft werden. Weiterhin sind die CO_2-Emmissionen durch verkehrserzeugende Siedlungsstrukturen von Bedeutung. Ziel ist eine nachhaltige Siedlungsentwicklung flächendeckend über das gesamte Kreisgebiet. Damit dieses erreicht wird, ist es notwendig, dass Arbeiten, Wohnen und Leben verstärkt zusammengedacht werden.

Empfehlungen zur Umsetzung

Wohnbau- und Siedlungsentwicklung entlang von ÖPNV-Achsen

Um den Ausstoß von CO_2-Emissionen zu reduzieren, sollte Wohnbau- und Siedlungsentwicklung vorrangig entlang von ÖPNV-Achsen erfolgen. Die Nähe zu ÖPNV-Haltestellen fördert die Nutzung von Mobilitätsangeboten und sichert deren Auslastung. Dadurch werden zusätzliche Verkehre vermieden.

Kurze Wege: Nähe zu Infrastruktur und Versorgung

Der Wohnungsbau sollte sich auf integrierte Lagen konzentrieren, die räumliche Nähe zu Infrastrukturen und Versorgungsleistungen garantieren. Eine klimagerechte Kommune ist so zu planen, dass primär Kurz- bis Mittelstrecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Gleichzeitig gilt es, kurze Strecken durch einen qualitativ hochwertigen ÖPNV zu garantieren. Wohnbauentwicklung sollte dementsprechend primär entlang von ÖPNV-Achsen verfolgt werden.

Gute Beispiele:

- Neues Wohnen und Leben in Hohn Mitte – Neues Quartier im Mittelpunkt der Gemeinde,
- Ortsentwicklung Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken

Alternative, flächensparende Wohnformen

Ziel sollte es sein, flächensparende, aber ortsbildangepasste Siedlungsdichten mit hohen Freiraumqualitäten zu fördern, indem der Flächenbedarf pro Person durch gemeinschaftliche und flexible Wohnformen reduziert wird. Im Mittelpunkt steht dabei, die Dichtewerte in den Bebauungsplänen anzupassen, sodass eine höhere, aber noch ortsbildangepasste Dichte ermöglicht wird. Gleichzeitig gilt es auch den Bestand so weiterzuentwickeln, dass große Grundstücke entweder geteilt werden oder auch die Grundrisse der Bestandsgebäude so verändert werden, dass diese an die heutigen Ansprüche angepasst werden.

Gutes Beispiel:

- Borgstedt: Genossenschaftliches Wohnen Mohrhof

Erstellung von energetischen Quartierskonzepten

Die energetische Sanierung des Gebäudebestandes ist ein zentrales Handlungsfeld für den Klimaschutz und bietet erhebliche Potenziale, um Treibhausgasemissionen zu senken und ist

ein Kernelement der deutschen Klimapolitik. Im Rahmen des KfW-Programms „Energetische Stadtsanierung“ werden energetische Quartierskonzepte und Sanierungsmanagements gefördert. Energetische Quartierskonzepte benennen Ziele und Umsetzungsstrategien für energieeffiziente Quartiere und Kommunen. Bestandteil von den Konzepten ist jeweils eine Bestands- und Potenzialanalyse zum Energieverbrauch. Ergebnis ist ein Handlungskonzept mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen und -strategien. Die Konzepte werden durch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung von Bewohner*innen, Eigentümer*innen, Energieversorgern und Wohnungswirtschaft begleitet.

Gutes Beispiel:

- Hanerau-Hademarschen: Energetisches Quartierskonzept

Festlegung von Klimaschutzstandards in Bebauungsplänen

Die Bauleitplanung erlaubt den Kommunen eine weite Handhabe in der klimaschonenden Gestaltung von wohnbaulicher Entwicklung. Die folgenden Punkte sind nur exemplarisch und nicht als abschließend zu sehen

- Höhere Dichtewerte: Die Geschossflächenzahl (GFZ) gibt das Verhältnis der gesamten Geschossfläche aller Vollgeschosse auf einem Grundstück zu der Fläche des Baugrundstückes an. Je niedriger die GFZ, desto geringer ist die zugelassene Geschossfläche und somit die bauliche Dichte. Die Festlegung von Mindestmaßen für die GFZ führt zu einer flächensparenden Bauweise und somit zu einer höheren Flächeneffizienz.
- Energetische Standards von (Wohn-)Gebäuden: Durch die Festlegung bestimmter Standards, z. B. Passivhaus oder KfW-Effizienzhäuser (z. B. Effizienzstandard 55) wird die Energieeffizienz von Gebäuden gesteigert und Emissionen dadurch gesenkt. Der Bau von KfW-Effizienzhäusern wird gefördert. Die Höhe der Förderung hängt von dem KfW-Standard ab.

Unterstützende Instrumente:

- Arbeitshilfen und Berichte: Klimaschutz in der Bauleitplanung

8.3 Handlungsempfehlungen auf Kreisebene: Information, Beratung und Impulse sowie Fort- und Weiterbildung

Zielsetzung

Neben der kommunalen Eigenverantwortung müssen über Erfahrungsaustausch und Qualifizierungsmaßnahmen die Kompetenzen auf kommunaler Ebene gestärkt und unterstützt werden, wobei der Kreis (als Initiator und Koordinator) eine zentrale Rolle einnehmen sollte. Über unterschiedliche Formate können gemeinsame Lösungen für eine zukunftsfähige kommunale und/oder gemeinsame regionale Siedlungs- und Wohnungsentwicklung erreicht werden. Der Kreis kann dabei sein Profil als starker Partner für Kommunen und Ämter weiter ausbauen, indem er Informationen, Beratungsleistungen und Impulse sowie Fort- und Weiterbildungen für die Kommunen zur Verfügung stellt.

Empfehlungen zur Umsetzung

Koordinierungsstelle Wohnen

Im Rahmen der Koordinierungsstelle Wohnen sollen wohnungspolitische Aufgaben koordiniert und zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten vermittelt werden. Die Koordinierungsstelle unterstützt ferner die Umsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes sowie den Informations- und Erfahrungsaustausch und den Wissenstransfer zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen. Zentrale Aufgaben in diesem Sinne wären:

- Entwicklung der Leitlinien für eine qualitative wohnbauliche Entwicklung,
- Entwicklung von Qualifizierungsangeboten für die Kommunalpolitik
- Kommunikation „guter Beispiele“,
- Begleitung einer bedarfsgerechten und am nachhaltigen Bedarf ausgerichteten wohnbaulichen Entwicklung,
- Förderung/Unterstützung interkommunaler Kooperationen zur wohnbaulichen Entwicklung,
- Initiierung von Austauschforen (s. Dialogforum Wohnen), Informationsaustausch/-weitergabe mit/zu landeseigenen Behörden und der Wohnungswirtschaft,
- Entwicklung/Vermittlung von Qualifizierungsangeboten für politische Entscheidungsträger*innen,
- Bereitstellung von Daten zur Wohnungsmarktbeobachtung und zum Wohnungsmarkt-Monitoring, Entwicklung wohnungswirtschaftlicher Kennwerte (etwa Baugenehmigungen und -fertigstellungen und deren räumliche Verortung im Kreisgebiet, Anteil geschaffener geförderter Wohnungen etc.).

Die Liste ist nicht abschließend.

Als zentrales Gremium der Koordinierungsstelle wird die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe/eines Begleitkreises „Wohnen“ empfohlen. Beteiligt werden sollten daran: Vertreter*innen der Kreisverwaltung, der Fachbereiche Stadtplanung und -entwicklung und Soziales aus den Kommunen, kommunalpolitische Vertreter*innen sowie Vertreter*innen der Wohnungs- und Finanzwirtschaft. Es bietet sich an, bei der Besetzung auch die diesem Konzept zugrundgelegte teilräumliche Gliederung des Kreises zu berücksichtigen.

Wir gehen davon aus, dass zur fachlichen Vorbereitung, Koordination, Organisation und Berichterstattung der Koordinierungsstelle eine Vollzeitstelle notwendig ist.

Gute Beispiele:

- Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen

Leitlinien für den qualitativen Wohnungsbau

Der Ansatz ist verknüpft mit dem vorgeschlagenen Dialogforum, dem in Form von „Leitlinien“ eine Arbeitsgrundlage gegeben werden sollte.

Ausgangspunkt ist das Ziel, im Kreis eine angemessene Wohnungsversorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Dabei reicht die Bandbreite der Betrachtung von denjenigen Haushalten, die sich aus eigener Kraft nicht selbst mit einer Wohnung versorgen können oder die aufgrund ihrer persönlichen Situation spezifische Bedarfe haben bis hin zu denjenigen, die exklusive Lagen und hochwertige Wohngebäude suchen.

Wesentliche Anforderungen an die Leitlinien ergeben sich aus den Folgen demografischer Veränderungen, die differenzierte Marktanpassungen (z.B. hinsichtlich Ausstattung/Standards, Größe, Mietpreis), erfordern. Nicht durch direkte Eingriffe, sondern durch Leitlinien zur Orientierung und Information, flankiert durch gezielte Hilfen beim Wohnungsbau für bestimmte Nachfragegruppen und eine bedarfsorientierte Flächenpolitik auf kommunaler Ebene.

Leitlinien bieten zudem die Möglichkeit, „strukturelle Ziele“ in den Vordergrund zu rücken/ zu verankern. Also:

- die Notwendigkeit hervorzuheben, durch Baulückenschließungen und eine systematische Innenentwicklung den Flächenverbrauch einzuschränken,
- zur Auseinandersetzung mit dem Thema „Klimafolgen“ aufzufordern[49],
- die Notwendigkeit hervorzuheben, verstärkt in den geförderten Wohnungsbau/preiswerte Wohnungen zu „investieren“,
- Mobilitätsbedarfe zu berücksichtigen,
- die Beseitigung qualitativer Defizite im z.B. Wohnumfeld (u.a. Barrierefreiheit, kinderfreundliche Gestaltung) voranzutreiben und
- Beteiligung und Partizipation als feste Bestandteile des Kommunikationsprozesses (Dialogforum) zu verankern.

Gute Beispiele:

- Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung

Qualifizierungsangebote für Kommunalpolitik

Die Planung und Erstellung von Wohnungsbauprojekten sind komplexe Aufgaben, die die Berücksichtigung einer zunehmenden Zahl von Anforderungen und Vorgaben fordert. Infolge des Komplexitätszuwachses der verfahrenstechnischen Abläufe müssen Kommunen mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden. Durch die Bereitstellung von umfassenden Beratungsleistungen wie Wert- und Substanzermittlung, altersgerechte Anpassungsmöglichkeiten, Energieberatung und Informationen zu Fördermöglichkeiten können Kommunen darin unterstützt und befähigt werden, die Zukunftstauglichkeit der Bestände zu sichern und auf veränderte Bedarfslagen zu reagieren.

[49] Anmerkung: hinsichtlich z.B. folgender Prinzipien:

- „Effizienz: Verringerung des Ressourcenumsatzes, Abfall- und Verkehrsvermeidung zur Verringerung von CO2-Emissionen.
- Exposition: Minimierung der Ausweitung von Siedlungsfläche zur Verringerung der Exposition der Siedlungsflächen gegenüber Klimaänderungen. Gleichzeitig: Erhalt von CO2-Senken im Freiraum.
- Diversität: Wechsel zwischen Infrastruktur, Gebäuden und Grünbereichen in der Siedlungsstruktur als Voraussetzung für ein angenehmes Stadtklima.
- Redundanz: Vermeidung monostruktureller städtebaulicher Entwicklungen, um die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems auch dann aufrechtzuerhalten, wenn einzelne Teile vorübergehend ausfallen. Zudem bieten dezentrale Netze mit vielen Knoten eine Voraussetzung für den Einsatz dezentraler Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien zur Verringerung der CO2-Emissionen.“
  Vgl.: Godschalk, D. R.: Urban hazard mitigation: Creating resilient cities. Plenary paper presented at the Urban Hazards Forum. – New York 2002.

Durch die Zurverfügungstellung unabhängiger Informations- und Beratungsangebote zur Bestandsanpassung und -modernisierung sowie zur bedarfsgerechten Wohnbauentwicklung können Kommunen und im weiteren Verlauf Eigentümer*innen gezielt unterstützt werden. Zudem sollten Grundlagenwissen und Materialien zur Informationsvermittlung und Qualifizierung bereitgestellt und Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten werden, um Unterstützung für die Umsetzung erarbeiteter Leitlinien und Konzepte zu ermöglichen und um das Bild einer gemeinsamen Wohnungsmarktregion weiter zu schärfen.

Unterstützende Instrumente:

- Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V.
- Schleswig-Holstein-weite neutrale Beratung zur Förderung und Unterstützung besonderer Wohn-Pflegeformen im Alter

Dialogforum Wohnen

Das Dialogforum Wohnen ist als offenes „Austauschgremium“ zu verstehen. Es bietet eine Plattform für die Kommunikation und Zusammenarbeit der kreiszugehörigen Städte und Gemeinden. Ziel ist es, unterstützt durch die „Koordinierungsstelle Wohnen“, auf kommunalpolitischer Ebene einen breit angelegten Austausch über u.a. gute Projekte und Initiativen, die Entwicklung des Wohnungsmarktes, Strategien und Programme zu fördern. Das Dialogforum Wohnen soll zugleich die Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches zwischen den Kommunen unterstützen, auch, um den Blick auf wohnbauliche Bedarfslagen und Rahmenbedingungen zu schärfen.

Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

Im Sinne einer weitreichenden Akzeptanz der vorgelegten Ergebnisse empfehlen wir dem Kreis schon an dieser Stelle, die Daten der aktualisierten regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamts für den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu nutzen, sobald diese vorliegen, um die hier vorgelegten Prognoseergebnisse (zu Bevölkerung, Haushalten und Wohnraumbedarfen) einzuordnen oder bei spürbaren Abweichungen zu aktualisieren. Dadurch lässt sich ein stimmigeres und aktuelleres Gesamtbild erwarten als dies mit einer Anpassung einzelner Parameter einer vorliegenden, schon etwas älteren Prognose an aktuellere Entwicklungen möglich ist.

8.4 Handlungsempfehlungen an die Kommunen auf teilräumlicher Ebene

8.4.1 Teilraum 1 Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal

Ausgangslage / Herausforderungen

Struktur/ Prägung	• Der Lebens- und Wirtschaftsraum umfasst die Städte Rendsburg und Büdelsdorf und ihre Umlandgemeinden. Die Gemeinden des Amtes Eiderkanal außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sind ländlich geprägt. • Der Raum ist stark miteinander verflochten und durch eine langjährige Kooperation gekennzeichnet.

Bevölkerungsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Bevölkerungsrückgang von 3.500 Personen (-4,7 %) • Anstieg des Anteils der 65- bis unter 80-Jährigen (+ 21%) • Anstieg des Anteils der über 80-Jährigen (+9%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-18 %) *Variante 1* • Bevölkerungsrückgang von 1.410 Personen (-1,9 %) • Anstieg des Anteils der 65- bis unter 80-Jährigen (+22%) • Anstieg des Anteils der über 80-Jährigen (+11%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-11%)
Haushaltsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Leichter Rückgang der Anzahl der Haushalte (-783; -2,2 %) • Die Anzahl an Ein- und Zwei-Personen-Haushalte steigt (+1.588), während die Anzahl an größeren Haushalten abnimmt (-670). *Variante 1:* • Leichter Anstieg der Anzahl der Haushalte (+109; +0,3 %) • Die Anzahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte steigt (+855) • Die Anzahl der Haushalte mit 3 und mehr Personen sinkt (- 745)
Wohnraumbedarf bis 2025	*Basisvariante:* • EFH: 230 Wohneinheiten • MFH: 370 Wohneinheiten *Variante 1:* • EFH: 270 Wohneinheiten • MFH: 420 Wohneinheiten *Bedarf an Wohnungsgrößenklassen:* • Steigender Bedarf an Wohnungen zwischen 40 bis unter 80 qm. Der Anteil sollte zukünftig bei 19% bzw. 22% liegen. • Sinkender Bedarf an Wohnungen mit über 100 qm
Herausforderungen	• Die abgestimmte Flächenentwicklungsplanung berücksichtigt keine qualitativen Aspekte des Wohnungsbaus. • Die Schaffung von bedarfsgerechtem, verdichtetem Wohnungsbau im Umland wird durch fehlende Investoren und der vorherrschenden Meinung, Mehrfamilienhausbau füge sich nicht in das Ortsbild ein, gehemmt. • Fehlende Ausgleichsmechanismen zwischen Stadt und Umland. • Die Städte Rendsburg und Büdelsdorf haben kaum noch Entwicklungsflächen zur Verfügung. • Zielgruppe der Familie verliert an Bedeutung (Rückgang der unter 6 -Jährigen), obwohl diese im Mittelpunkt der künftigen Wohnraumversorgung steht. • Starker Anstieg der über 65-Jährigen erfordert vermehrte Rücksichtnahme derer Belange im Wohnungsbau.

Zielsetzung

Die im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg kooperierenden Kommunen bilden einen wirtschaftlich und infrastrukturell eng miteinander verflochtenen Raum. Das gilt auch für die darüber hinaus einbezogenen Kommunen. Die Kooperation gilt mit ihrem Strukturfonds und dem damit verbundenen Interessenausgleich bundesweit als Vorzeigeprojekt interkommunaler

Kooperation. Ziel ist es, die Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung anforderungsgerecht, d.h. i. S. einer qualitativen Entwicklung zu stärken. Das schließt ein stärkeres Engagement der Umlandkommunen für das Segment „kleine Wohnungen“ (bis unter 80 qm) ein.

Empfehlungen zur Umsetzung

Weiterhin deutliche Ausrichtung auf die bauliche Innenentwicklung

Die Innenentwicklung sollte weiterhin im Mittelpunkt der wohnbaulichen Entwicklung stehen. Die Bestandsaufnahmen für Innenentwicklungspotenziale sollten aktualisiert werden.

Verständigung auf qualitative Entwicklungsziele zur wohnbaulichen Entwicklung

Qualitative Entwicklungsziele, z. B. im Sinne eines Kriterienkatalogs, gewährleisten eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Regional abgestimmte Entwicklungsziele tragen dazu bei, ein regionales, attraktives Wohnraumangebot für verschiedene Nachfragegruppe zu schaffen und unterstützen die Aufgabenteilung zwischen den Kommunen. Dadurch wird der Interessenausgleich zwischen Stadt und Umland gestärkt.

Die Kriterien sollten mindestens folgende Punkte umfassen:

- Mindestanteil der Neubautätigkeit im Geschosswohnungsbau für kleinere, barrierearme Wohnungen
- Verhältnis der Flächeninanspruchnahme zwischen Innenbereich und Randlagen
- Mindestanteil an bezahlbarem, sozial gefördertem Wohnraum

Die Kriterien können zwischen Raumtypen differenziert werden.

Prioritäre Entwicklung /Vermarktung der Konversionsflächen in Rendsburg, soweit diese für den Wohnungsbau vorgesehen sind.

Die Konversionsflächen in Rendsburg bieten großes Potenzial für die wohnbauliche Entwicklung und sollten nach qualitativen Kriterien des Wohnungsbaus entwickelt und anschließend vermarktet werden.

Gute Beispiele:

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung
- Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung

Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit zur Weiterentwicklung der interkommunalen Zusammenarbeit.

Die Kooperation ist auf eine breite öffentliche Akzeptanz angewiesen, um sich auf dieser Grundlage, wie gefordert, weiterentwickeln zu können. Öffentlichkeitsarbeit ist in diesem Zusammenhang das zentrale Instrument.

8.4.2 Teilraum 2 Fördekooperation Kiel und Umland

Ausgangslage / Herausforderungen

Struktur/ Prägung	• Heterogener Teilraum aus Ordnungsraum Kiel und ländlichem Raum im westlichen Teil. Das Amt Dänischenhagen ist teilweise touristisch geprägt. • Der Teilraum ist von den höchsten Immobilienpreisen und Zuwächsen im Kreis gekennzeichnet. Seit 2012 ist ein hoher Anstieg der Median-Angebotsmieten zu verzeichnen. • Die Kooperation der insgesamt 74 Kommunen (Landeshauptstadt, sowie den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön angehörige Kommunen) befindet sich noch in einer Findungsphase. Die Themen umfassen die Bereiche Wohnen/Siedlungsentwicklung, Mobilität und Schulentwicklung.
Bevölkerungsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Konstante Bevölkerungszahl (~350 Personen; -0,5 %) • Gemeinden im ländlichen Raum sind tendenziell eher von Schrumpfung betroffen. • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+11%) • Steigender Anteil der 80-Jährigen und älter (+33%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-12%) *Variante 1:* • Bevölkerungsanstieg von ca. 1.800 Personen (+2,5%) • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+35%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-5%%) • Der Anteil der weiteren Altersklassen geht um bis zu 8 % zurück.
Haushaltsentwicklung bis 2018- 2030	*Basisvariante:* • Leichter Anstieg der Gesamtzahl der Haushalte (+1.693; 4,9 %). • Starker Anstieg von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten • Rückgang von Haushalten mit drei und mehr Personen *Variante 1:* • Anstieg der Haushalte um 1.700 • Anstieg der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte (+2.000)
Wohnraumbedarf bis 2025	*Basisvariante:* • EFH: 550 Wohneinheiten • MFH: 580 Wohneinheiten *Variante 1:* • EFH: 750 Wohneinheiten • MFH: 660 Wohneinheiten *Bedarf an Wohnungsgrößenklassen:* • Steigender Bedarf an Wohnungen zwischen 40 bis unter 80 qm. Der Anteil sollte zukünftig bei 13 bzw. 19 % liegen. • Sinkender Bedarf an Wohnungen mit über 100 qm
Herausforderungen	• Die hohen Kauf- und Mietpreise und der hohe Siedlungsdruck erschweren die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum nimmt – vor dem Hintergrund der bereits heute sehr hohen Immobilienpreise – eine zentrale Rolle ein.

	• Die städtischen Gemeinden sind teilweise durch eine Überlastung der Infrastrukturen geprägt, folglich geringer Ausgleich zwischen städtischem und ländlichem Raum. • Die Entwicklung ist durch Überschwappeffekte aus Kiel geprägt. Es fehlen v.a. bedarfsgerechte Angebote für kleinere und ältere Haushalte.

Zielsetzung

Ziel einer bedarfsgerechten wohnbaulichen Entwicklung in dem Teilraum 2 ist es, die Abstimmung zu stärken, die Transparenz zu verbessern und ein regionales Denken zu etablieren. Dabei sollte ein verstärkter Ausgleich zwischen städtischen und ländlichen Gemeinden erfolgen und die Siedlungsschwerpunkte und Ankerorte gestärkt werden. Die dynamischen Preisentwicklungen in diesem Teilraum sollten durch kommunale und regionale Steuerung und ein abgestimmtes Vorgehen bewältigt werden.

Hinweis:

Der Fachbeitrag „Wohnen in der Fördekooperation Kiel und Umland“ spricht eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen für die bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung und Stärkung der Kooperation aus.

Empfehlungen zur Umsetzung

Austauschforum Wohnen

Ein Austauschforum Wohnen als niedrigschwelliger Ansatz zur Stärkung der Kooperation dient dazu, Transparenz über die Entwicklungen in dem Teilraum zwischen den Kommunen herzustellen und das weitere gemeinsame Vorgehen zu erörtern und abzustimmen. Das Forum ist dafür zuständig, die Kommunalpolitik für die anstehenden Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt zu sensibilisieren und eine möglichst einheitliche politische Meinungsbildung der beteiligten Gebietskörperschaften herbeizuführen, um dann Prozesse und Maßnahmen zu initiieren und umzusetzen. Ein Austauschforum Wohnen sollte als dauerhafter Gesprächskreis zur Wohnraumentwicklung angesehen werden, in den auch Bauwirtschaft, Banken, der Kreis und die Landesplanung einbezogen werden.

Interkommunale Kooperation

Es wird empfohlen, interkommunale Kooperationen in Teilräumen der Fördekooperation zur Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung zu initiieren. Dabei sollte eine eigenverantwortliche Steuerung der Siedlungsentwicklung innerhalb der Kooperationsräume im Vordergrund stehen, verbunden mit der Erwartung, dass so

- eine bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige Flächenentwicklung gewährleistet werden kann,
- Konkurrenzen zwischen den Gemeinden und dadurch potenziell entstehende Überangebote (in Bezug auf den Bedarf) vermieden werden,
- aber in für den Wohnungsbau besonders geeigneten dynamischen Teilbereichen bzw. Kommunen auch gemeinsame Strategien zur Flächenaktivierung als Antwort auf den

starken Siedlungsdruck entwickelt werden und zugleich der Innen- und Bestandsentwicklung Vorrang eingeräumt wird.

Gute Beispiele:

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung
- Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz

Aktives Liegenschaftsmanagement und Fortführung der Flächenpotenzialanalyse

Ein strategischer Umgang mit verfügbaren Flächen ist notwendig, um trotz knapper Ressourcen Wohnungsbauflächen zu identifizieren und zu halten. Durch Ankauf, Vorhalt und gezielter Entwicklung von Potenzialflächen können kommunale und teilräumliche Ziele und Leitlinien der wohnbaulichen Entwicklung effektiv umgesetzt werden. Dafür sollten im gesamten Teilraum Flächenpotenziale und neben unbebauten Flächen auch Nachverdichtungsmöglichkeiten erfasst werden. Als Grundlage kann hierbei die Flächenpotenzialanalyse der Siedlungsschwerpunkte im Ordnungsraum Kiel dienen.[50] Die Flächenpotenzialanalyse identifiziert Flächen, die sich für den Wohnungsbau eignen und stellt diese in Steckbriefen dar. Dieses Schema sollte weitergeführt und dafür genutzt werden, um Flächen von besonderem strategischen Interesse zu erfassen und kenntlich zu machen.

Gute Beispiele:

- Interkommunale Allianz Oberes Werntal (Bayern): Kooperative Entwicklung von Entwicklungspotenzialen
- Region Wetterau (Hessen): Regionales Innenentwicklungskataster

[50] Quelle: Flächenpotenzialanalyse

8.4.3 Teilraum 3 Ämter Schlei-Ostsee und Hüttener Berge, Stadt Eckernförde

Ausgangslage / Herausforderungen

Struktur/ Prägung	• Der Teilraum ist überwiegend ländlich geprägt sowie durch den Stadt-Umland-Bereich Eckernförde. Das Amt Schlei-Ostsee ist stark touristisch geprägt. • Zentrum des Teilraums ist die Stadt Eckernförde, der nördliche Bereich des Amtes Schlei-Ostsee orientiert sich in Richtung Kappeln, die westlich gelegenen Gemeinden im Amt Hüttener Berge in Richtung Rendsburg. • Die Gemeinden des Amtes Hüttener Berge (ausgenommen Borgstedt) stimmen die wohnbauliche Entwicklung durch einen Kooperationsvertrag ab.
Bevölkerungsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Bevölkerungsrückgang (-5,6 %), Gesamtentwicklung negativ • +40% Anstieg der über 80-Jährigen und Anstieg der über 65-Jährigen *Variante 1:* • Bevölkerungsrückgang um -1.250 Personen (-2,3 %) • +44% Anstieg der über 80-Jährigen, +14 % Anstieg der 65- bis 80-Jährigen • Sinkender Anteil jüngerer Kohorten
Haushaltsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Rückgang der Anzahl der Haushalte (-569; -2,2 %), insb. im Amt Schlei-Ostsee (Rückgang bis zu -15 %) • Wachstumstendenzen im Amt Hüttener Berge • Verschiebung der Haushaltsstrukturen hin zu kleineren Haushalten • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+12%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+41%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-15%) *Variante 1:* • Anstieg der Haushalte bis Mitte der 2020er Jahre • Anstieg der Haushalte bis 2030 um +200 • Rückgang der Haushalte mit 3 und mehr Personen • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+14%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+44%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-7%)
Wohnraumbedarf bis 2025	*Basisvariante* • EFH: 210 Wohneinheiten • MFH: 320 Wohneinheiten *Variante 1* • EFH: 270 Wohneinheiten • MFH: 410 Wohneinheiten *Bedarf an Wohnungsgrößenklassen:* • Steigender Bedarf an Wohnungen zwischen 40 bis unter 80 qm. Der Anteil dieser Wohnungsgrößenklasse sollte zukünftig 20 bzw. 21 % betragen. • Sinkender Bedarf an Wohnungen mit über 100 qm

Herausforderungen	• Es besteht eine hohe Nachfrage nach Zweitwohnsitzen in den touristisch geprägten Teilbereichen (insb. Amt Schlei-Ostsee). Durch die hohe Nachfrage entstehen Konkurrenzen zwischen Dauer- und Ferienwohnungen. • Der Ausbau des Marinestandortes und die erfolgreiche Ansiedlung Gewerbetreibender wird Rückwirkungen auf die Nachfrage nach Wohnbauland haben. • Die Kaufpreise und Mieten sind sehr hoch in Eckernförde, zudem wird die wohnbauliche Entwicklung durch knappe Flächenverfügbarkeiten erschwert. • Die hohe Preisdynamik im Amt Schlei-Ostsee kann die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums einschränken. • Interkommunale Kooperation wird durch ungünstige Rahmenbedingungen und Blick auf die eigene Kommune erschwert. • Wohnbauliche Entwicklung außerhalb von Eckernförde konzentriert sich auf Ein- und Zweifamilienhäuser. Der Mehrfamilienhausbau ist gering ausgeprägt • Wesentliche altersstrukturelle Verschiebungen (+41 % der über 80-Jährigen) • Das Einfamilienhaus wird vom Großteil der Kommunen als bedarfsgerecht angesehen

Zielsetzung

Wie bereits für den Teilraum 2 wird auch für den Teilraum 3 empfohlen, die Transparenz über wohnbauliche Entwicklungsabsichten und Ziele zu verbessern und auszubauen. Ersteres gilt vor allem für den Stadt-Umland-Bereich Eckernförde, letzteres für das Amt Hüttener Berge, das durch die Initiierung einer auf Amtsebene verbindlich abgestimmten Kooperation zur wohnbaulichen Entwicklung bereits Vorbildliches geleistet hat.

Empfehlungen zur Umsetzung

Runder Tisch Wohnen im Stadt-Umland-Bereich Eckernförde:

Vor dem Hintergrund größerer Unternehmensansiedlungen in der Region und dem Ausbau des Marinestandortes in Eckernförde sowie zur Steigerung der Transparenz von Planungs- und Entwicklungsabsichten wird empfohlen, einen „Runden Tisch Wohnen“ im Stadt-Umland-Bereich Eckernförde einzurichten. Zur Stärkung der bedarfsgerechten wohnbaulichen Entwicklung sollen gemeinsame (Leit-)Ziele abgestimmt werden.

Interkommunale Kooperation im Amt Hüttener Berge weiterentwickeln

Die interkommunale Kooperation im Amt Hüttener Berge hat Strahlkraft für weitere Abstimmungen im Kreis und sollte daher weitergeführt und -entwickelt werden.

Instrumente zur Regulierung von Zweitwohnsitzen ausnutzen

Der Problematik einer teilweise hohen Nachfrage nach Ferien- und Zweitwohnungen kann durch Instrumente begegnet werden, wie z. B.

- eine Regulierung der Nutzung von Wohnraum über Investorenverträge, die bspw. festlegen, dass eine bestimmte Quote von Ferienwohnungen nicht überschritten werden darf,
- eine Steuerung über den Bebauungsplan oder Satzungen nach § 172 BauGB, die es ermöglicht festzulegen, dass eine Nutzungsänderung baulicher Anlagen nur mit Genehmigung zulässig ist und im Neubau eine Mindestfläche des Wohnraums als Dauerwohnraum genutzt werden muss,
- einer Zulassung von Zweitwohnungen nur nach Genehmigung, die i. d. R. nicht erteilt wird, und den Ausschluss einer Nutzung als Zweitwohnung bei einem Verkauf oder
- einer Erhöhung der Zweitwohnsitzsteuer.

Gute Beispiele:

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung,
- Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept
- Regulierungen der Zweitwohnsitze

8.4.4 Teilraum 4 Ämter Nortorfer Land und Bordesholm und amtsfreie Gemeinde Wasbek

Ausgangslage / Herausforderungen

Struktur/ Prägung	• Der Teilraum ist überwiegend ländlich geprägt. • Die Versorgung ist durch die Unterzentren Bordesholm und Nortorf garantiert. • Die amtsfreie Gemeinde Wasbek ist dem SUB Neumünster zugeordnet.
Bevölkerungsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante 1* • leichter Rückgang von 2.800 Personen (ca. -5%) • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+16%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+33%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-12%) *Variante 1:* • Bevölkerungsverluste von -2,6 % • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+17%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+35%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-5%)
Haushaltsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Stagnation bis leichter Rückgang im gesamten Teilraum. Die Zahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte steigt. • Einige Gemeinden im Amt Bordesholm und an Neumünster angrenzende Gemeinden weisen steigende Haushaltszahlen auf. *Variante 1:* • Haushaltsentwicklung bleibt konstant
Wohnraumbedarf bis 2025	*Basisvariante* • EFH: 170 Wohneinheiten • MFH: 179 Wohneinheiten

	Variante 1 • EFH: 203 Wohneinheiten • MFH: 204 Wohneinheiten *Bedarf an Wohnungsgrößenklassen:* • Deutlich steigender Bedarf an Wohnungen zwischen 40 bis unter 80 qm. Der Anteil sollte zukünftig 17 bzw. 21 % betragen. • Sinkender Bedarf an Wohnungen mit über 100 qm
Herausforderungen	• Der Generationswechsel wird durch fehlende Angebote für Senior*innen gehemmt • Fehlende Investoren vor allem im ländlichen Raum • Die Innenentwicklung wird durch die Eigentumsverhältnisse gehemmt • lange Planungsprozesse überfordern ehrenamtliche Kapazitäten und knappe finanzielle Mittel der Gemeinden • Junge Familien sind die Hauptzielgruppe und das Einfamilienhaus wird von der Mehrheit der Gemeinden als bedarfsgerechte Wohnform gesehen, dabei sinkt die Anzahl der Familien

Zielsetzung

Um das Ziel der bedarfsgerechten wohnbaulichen Entwicklung im Teilraum 4 umzusetzen ist es notwendig, dass die Ankerorte, insbesondere das Unterzentrum Nortorf, in ihrer Funktion gestärkt werden. Darüber hinaus ist es notwendig, politisches Bewusstsein zu entwickeln, damit ein bedarfsgerechtes Wohnraumangebot im gesamten Teilraum geschaffen wird.

Empfehlungen zur Umsetzung

Kooperation zwischen Bordesholm und Umland

Die Gemeinde Bordesholm kommt vermehrt an ihre naturräumlichen Grenzen und hat kaum noch eigene Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau. Gleichzeitig besteht direkter Siedlungszusammenhang zwischen Bordesholm und der Gemeinde Wattenbek. Daher sollten das Unterzentrum und die umliegenden Gemeinden verstärkt zusammenarbeiten und die wohnbauliche Entwicklung abstimmen. Eine eigenverantwortliche Steuerung der Siedlungsentwicklung sollte im Vordergrund stehen, damit

- eine bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige Flächenentwicklung gewährleistet werden kann,
- Konkurrenzen zwischen den Gemeinden und dadurch potenzielle Überangebote oder Fehlentwicklungen vermieden werden,
- gemeinsame Strategien zur Flächenaktivierung erarbeitet werden und
- gleichzeitig der Innen- und Bestandsentwicklung Vorrang eingeräumt wird.

Gute Beispiele:

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz

Nortorf: offensive Wohnraumpolitik

Das Unterzentrum Nortorf hat jüngst mehrere Grundstücke im Innenstadtbereich erworben, die sich für eine wohnbauliche Entwicklung eignen. Mit der Entwicklung der Flächen wird eine Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe angestrebt. Es wird empfohlen, die Grundstücke anhand von städtebaulichen und sozialen Kriterien zu entwickeln. Als Vorbild dient dabei die Ortskernsanierung in Kronshagen. Diese proaktive Wohnraumpolitik der Stadt sollte weiterverfolgt und verstetigt werden, um zum einen auf neue Bedarfe reagieren zu können, aber auch um als Vorbild für weitere Ankerorte im Kreis zu dienen.

Gute Beispiele:

- Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken, Beispiel Ortskernsanierung Kronshagen,
- Neues Wohnen und Leben in Hohn Mitte – Neues Quartier im Mittelpunkt der Gemeinde,

Orts(kern)entwicklungskonzepte erstellen: Leitbilder entwickeln und interkommunal agieren

Orts(kern)entwicklungskonzepte sind ein informelles Planungsinstrument, um die Entwicklung der Gemeinde für die nächsten zehn bis 15 Jahre in den Blick zu nehmen. Auf Grundlage von Bestandsanalysen, Stärken-Schwächen-Profilen und einer aktiven Beteiligung der Bürger*innen, werden Visionen und Ziele für einzelne Handlungsfelder abgeleitet. Dementsprechend tragen Ortsentwicklungskonzepte dazu bei, auch im Bereich der wohnbaulichen Entwicklung Visionen und Leitbilder zu entwickeln. Im Vordergrund sollte dabei die Auseinandersetzung mit dem Bestand, den Bedarfen und der Bevölkerungsstruktur stehen und kooperativ eine Antwort auf die Frage „Wie wollen wir morgen leben?“ erarbeitet werden.

Ortsentwicklungskonzepte können auch gemeinschaftlich von mehreren Gemeinden erarbeitet werden. Dadurch werden Synergien identifiziert und die Entwicklungen aufeinander abgestimmt. Ein gemeinsames Ortsentwicklungskonzept erlaubt den Blick über den Tellerrand und sollte als Grundstein für eine weitere gemeinschaftliche Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklungsziele genutzt werden.

Unterstützende Instrumente:

- Ortsentwicklungskonzepte

Gutes Beispiel:

- Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept

8.4.5 Teilraum 5: Amt Hohner Harde, Amt Mittelholstein, südliches Amt Jevenstedt

Ausgangslage / Herausforderungen

Struktur/ Prägung	• Der Teilraum ist stark ländlich geprägt. Viele Kommunen mit weniger als 300 Einwohner*innen. Zentrale Orte sind die ländlichen Zentralorte Hohn und Hanerau-Hademarschen sowie das Unterzentrum Hohenwestedt. • Die Gemeinden Arpsdorf, Ehndorf und Padenstedt gehören zum SUB Neumünster.

Bevölkerungsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • Bevölkerung schrumpfend, stärkster Rückgang im Kreis (-7,4%) • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+27%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+14%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-12%) *Variante 1:* • Bevölkerungsrückgang von -7,6 % • Steigender Anteil der 65- unter 80-Jährigen (+28%). • Steigender Anteil der 80 Jahre und älter (+16%) • Sinkender Anteil der unter 6-Jährigen (-5%)
Haushaltsentwicklung bis 2018-2030	*Basisvariante:* • rückläufige Haushaltszahlen, teilweise stagnierend (Amt Mittelholstein) • Anstieg Haushalte mit einer Person, Haushalte mit 2 Personen stagnieren *Variante 1:* • Leichter Rückgang der Haushaltszahlen von -210 (-1,4 %)
Wohnraumbedarf bis 2025	*Basisvariante:* • EFH: 150 Wohneinheiten • MFH: 130 Wohneinheiten *Variante 1:* • EFH: 170 Wohneinheiten • MFH: 140 Wohneinheiten *Bedarf an Wohnungsgrößenklassen:* • Deutlich steigender Bedarf an Wohnungen zwischen 40 bis unter 80 qm. Der Anteil sollte zukünftig 11 bzw. 18 % betragen. • Sinkender Bedarf an Wohnungen mit über 100 qm
Herausforderungen	• Hauptzielgruppe vieler Gemeinden sind Familien mit Kindern, die Einfamilienhäuser nachfragen. Auf andere Bedarfe wird kaum reagiert. • Die hohen finanziellen Risiken und lange Planungsprozesse für die Kommunen führen dazu, dass der Bedarf nach Wohnraum für Ältere, Singles und junge Menschen nicht gedeckt werden kann. Hinzu kommt, dass das Interesse von Investoren, im ländlichen Raum aktiv zu werden, gering ist. • Flächen im Innenbereich sind oftmals in Privateigentum und können nicht aktiviert werden. • Insbesondere Kleinstkommunen haben zahlreiche Außenbereichsflächen im Innenbereich, die nicht aktiviert werden können. • Junge Familien sind die Hauptzielgruppe und das Einfamilienhaus wird von der Mehrheit der Gemeinden als bedarfsgerechte Wohnform gesehen, dabei sinkt die Anzahl der Familien

Zielsetzung:

Ziel im Teilraum 5 ist es, den ländlichen Raum zu stärken und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Dabei sollten die Ankerorte Hohenwestedt, Hohn und Hanerau-Hademarschen in ihrer Funktion gestärkt werden. Darüber hinaus ist es notwendig, politisches Bewusstsein zu entwickeln, damit ein bedarfsgerechtes Wohnraumangebot im gesamten Teilraum geschaffen wird.

Empfehlungen zur Umsetzung:

Kooperation zwischen Hohenwestedt und Umland

Das Unterzentrum Hohenwestedt ist eines der Versorgungszentren im Teilraum und Ankerort der Daseinsvorsorge. Die Gemeinde ist in dem Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ und diskutiert seit zehn Jahren über die zukünftige Entwicklung und es wurden mehrere Projekte erfolgreich umgesetzt. Um die Zukunftsfähigkeit und Infrastrukturen weiterhin zu stärken, wird eine Abstimmung mit dem Umland empfohlen. Für Hohenwestedt und das Umland wird ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, gleichzeitig steigt der Anteil der über 65-Jährigen überproportional. Um auf diese Entwicklungen angemessen reagieren zu können und das Zentrum, als auch das Umland als attraktive Wohnstandorte zu stärken, ist ein (informeller) Austausch möglich. Auf diese Weise werden Überangebote vermieden und Flächen effizient genutzt.

Gute Beispiele:

- Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung,
- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz

Neue Mitte Hohn als Leuchtturmprojekt im Kreis als gutes Beispiel vermarkten

Die Gemeinde Hohn entwickelt zurzeit im Rahmen des Förderprogramms „Neue Perspektive Wohnen“ eine neues Wohnquartier im Ortszentrum. Bis 2023 sollen insgesamt 90 Wohneinheiten, darunter familiengerechte, bezahlbare und barrierearme (Miet-)Wohnungen entstehen. Das Quartier soll neuer Mittelpunkt der Gemeinde werden und Orte der Begegnung geplant werden. Das Vorhaben hat Strahlkraft für zahlreiche weitere Ankerorte im Kreis und sollte daher entsprechend kommuniziert und durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit begleitet und vermarktet werden.

Orts(kern)entwicklungskonzepte erstellen: Leitbilder entwickeln und interkommunal agieren

Orts(kern)entwicklungskonzepte sind ein informelles Planungsinstrument, um die Entwicklung der Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre in den Blick zu nehmen. Auf Grundlage von Bestandsanalysen, Stärken-Schwächen-Profilen und einer aktiven Beteiligung der Bürger*innen werden Visionen und Ziele für einzelne Handlungsfelder abgeleitet. Dementsprechend tragen Ortsentwicklungskonzepte dazu bei, auch im Bereich der wohnbaulichen Entwicklung Visionen und Leitbilder zu entwickeln. Im Vordergrund sollte dabei die Auseinandersetzung mit dem Bestand, den Bedarfen und der Bevölkerungsstruktur stehen und kooperativ eine Antwort auf die Frage „Wie wollen wir morgen leben?“ erarbeitet werden.

Ortsentwicklungskonzepte können auch gemeinschaftlich von mehreren Gemeinden erarbeitet werden. Dadurch werden Synergien identifiziert und Entwicklungen aufeinander abgestimmt. Ein gemeinsames Ortsentwicklungskonzept erlaubt den Blick über den Tellerrand und sollte als Grundstein für eine weitere gemeinschaftliche Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklungsziele genutzt werden.

Unterstützende Instrumente:

- Ortsentwicklungskonzepte

Gutes Beispiel:

- Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept

8.5 Empfehlungen für Kommunen[51]

8.5.1 Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

Gemeinden, die mit einer hohen Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind, nehmen zumeist auch eine überörtliche Versorgungsfunktion ein. In diese Kategorie fallen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde Mittelzentren, Unterzentren, ländliche Zentralorte, Stadtrandkerne II. Ordnung, Gemeinden mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion sowie weitere Ankerorte.

Für die Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung gelten die übergreifenden Maßnahmen aus Kapitel 8.2, insbesondere:

- „Räumliche Handlungsschwerpunkte“ (Kapitel 8.2.2)
- Bezahlbarer Wohnraum (Kapitel 8.2.5)
- Interkommunale Kooperation (Kapitel 8.2.1)

Darüber hinaus gelten folgende Empfehlungen:

Nachverdichtung in zentralen Siedlungsbereichen

Zur stärkeren Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen ist zunächst die Erstellung einer Potenzialanalyse zu empfehlen (siehe Kapitel 8.2.3). Ein weiteres Baunutzungspotenzial stellt die bauliche Erweiterung durch Aufstockung von Bestandsgebäuden dar. Mit dem damit verbundenen Flächen- und Raumgewinn in der Vertikalen sind eine Reihe ökonomischer Effekte verbunden, da mit dem Entfallen von Grundstücks- und Erschließungskosten zusätzliche Einnahmen und damit Anreize für die Eigentümer*innen einhergehen.

Kommunale Vorkaufsrechte nutzen

Kommunale Vorkaufsrechte bieten eine Möglichkeit, (Schlüssel-)flächen für eine wohnbauliche Entwicklung zu akquirieren und dabei langfristige Strategien sowie städtebauliche Qualitäten bei der Entwicklung größerer Bereiche zu steuern und umzusetzen. Voraussetzung für die Anwendung des Vorkaufsrechts ist, dass ein Grundstückverkauf bevorsteht. Ein strategischer Grundstücksankauf durch die Kommune kann an städtebauliche oder soziale Kriterien geknüpft werden. Damit lassen sich kommunale Projektideen entlang örtlicher Bedarfe durchsetzen.

[51] Anmerkung: Die nachfolgend verwendete Typisierung der Kommunen nach ihrer Infrastrukturausstattung ist im Anlagenband 3 des Wohnraumentwicklungskonzeptes dargestellt.

Schaffung von flächensparenden Wohnformen

Der Bau von „familienfreundlichen“ Wohnungen und Häusern sollte insbesondere in den Gemeinden mit hoher Infrastrukturausstattung forciert werden. In den ländlicheren Kommunen sollten zwar bedarfsgerecht auch Angebote für Familien geschaffen werden, angesichts der abnehmenden Bedeutung auf dem Wohnungsmarkt sollte deren Menge aber kritisch geprüft und stattdessen verstärkt andere Nachfragegruppen in den Blick genommen werden.

Erstellung von Sanierungsfahrplänen öffentlicher Wohnungsbestände

Im Rahmen der Erstellung eines Sanierungsfahrplans als Form eines energetischen und baulichen Sanierungskonzepts werden Möglichkeiten der Gebäudesanierung und -modernisierung aufgezeigt. Im Zuge der energetischen Sanierung ist es sinnvoll, zudem erforderliche altersgerechte Anpassungen von Wohnungsbeständen vorzunehmen und auf deren Anforderungen hin auszurichten. Es sollte darauf geachtet werden, dass durch die bauliche Aufwertung von Wohngebieten Preissteigerungen und dadurch modernisierungsbedingte Verdrängung vermieden werden. Da die Instrumente der öffentlichen Hand bei privaten Wohnungsbeständen limitiert sind, sind insbesondere mit kommunalen Gesellschaften sozialverträgliche Sanierungsfahrpläne abzustimmen (vgl. Kapitel 8.2.6).

Erhaltung preiswerten Wohnraums

Im Zuge rückläufiger Neubauzahlen von Sozialwohnungen verliert die Kommune ein bedeutsames Instrument, preisdämpfend auf dem Mietwohnungsmarkt zu agieren. Zum Erhalt geförderter Wohnungen im Bestand kann eine Verlängerung von Mietpreis- und Belegungsbindungen vollzogen werden. Daher ist der Ankauf von Belegungsrechten bzw. der Erwerb von Anwartschaften ein taugliches Mittel, um preisdämpfend auf den Mietspiegel einzuwirken. „Beim Erwerb von Zweckbindungen oder Anwartschaften stellt die Investorin oder der Investor vorhandenen und ungebundenen Wohnraum für die Vermietung an Wohnberechtigte zur jeweiligen Fördermiete für mindestens 10 Jahre zur Verfügung. Sofern die Mietwohnung noch mit einem Haushalt belegt ist, der keinen Wohnberechtigungsschein besitzt, erwirbt das Land eine Anwartschaft auf die Zweckbindung. Sobald eine fehlbelegte Wohnung mit Anwartschaft frei wird, ist diese an einen Haushalt mit Wohnberechtigungsschein zu vermieten. Bei dem zur Verfügung gestelltem Wohnraum muss es sich nicht um einen Neubau handeln. Als Gegenleistung für diesen Mietverzicht erhält die Investorin oder der Investor für die Dauer der Zweckbindung ein zinsvergünstigtes Förderdarlehen. Im Rahmen der Anwartschaft zahlt die Investorin oder der Investor einen Geldausgleich in Höhe der Mietdifferenz zwischen höchstzulässiger Miete (vgl. § 12 SHWoFG) und der Ist-Miete. Das Darlehen kann frei verwendet werden, z. B. für den Neubau, die Modernisierung bzw. Sanierungen von Wohnraum oder die Umschuldung von bestehenden Darlehen.“52

Gutes Beispiel:

Eschweiler: Handlungskonzept Wohnen– Preisgebundener Wohnraum im Bestand

[52] Vgl.: IB.SH (2021), Information zum Erwerb von Belegungsrechten und Anwartschaften

8.5.2 Gemeinden mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Unter Gemeinden mit einer mittleren Infrastrukturausstattung fallen einerseits Gemeinden, die durch eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion oder als ländlicher Zentralort gekennzeichnet sind. Andererseits fallen unter diese Kategorie Gemeinden, die keiner zentralörtlichen Funktion zugewiesen sind, aber durch die Bereitstellung von Infrastruktur Ankerorte sind. Die Bevölkerungszahlen dieser Gemeinden bewegen sich zwischen ca. 1.000 – 3.800 Einwohner*innen.

Es gelten die übergreifenden Maßnahmen, insbesondere

- Aktive Innen- und Bestandsentwicklung (Kapitel 8.2.3)
- „Strategische Handlungsansätze“ (Kapitel 8.2.4)
- Bezahlbarer Wohnraum (Kapitel 8.2.5)

Umsetzung familiengerechter Qualitäten im Mehrfamilienhausbau

Ziel ist es, ein differenziertes Wohnangebot zu schaffen und durch die Architektur und Freiraumgestaltung private Räume, wohnortnahe Grün- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Freizeitangebote für Kinder und Eltern zu schaffen. Zentrale Kriterien familiengerechter Bautypologien wie ausreichend Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder, Bedürfnis nach einem möglichst hohen Maß an Privatheit und Flexibilität sowie Individualität, der Mitgestaltung der Grundrisse sollte bei der Projektentwicklung Rechnung getragen werden.

Nachverdichtung in älteren Einfamilienhausgebieten

Gemeinden mit einer mittleren Infrastrukturausstattung sind vordergründig durch locker bebaute Einfamilienhäuser charakterisiert und weisen häufig Gebiete mit großen Grundstückszuschnitten auf. Zugleich entsprechen die Einfamilienhausgebiete nicht mehr der Größe und Zeitorganisation vieler heutiger Eigentümer*innen. Durch die kleinmaßstäbliche Nachverdichtung in größeren älteren Einfamilienhausquartieren sowie in zentralen Siedlungsbereichen können zusätzliche verdichtete Wohnformen angeboten werden, die sich in das Ortsbild einfügen. Im Rahmen von pointierten Nachverdichtungsmaßnahmen kann die Anzahl der Wohneinheiten erhöht werden, ohne dass sich der Siedlungskörper in die Landschaft ausdehnen muss.

8.5.3 Gemeinden mit geringer Infrastrukturausstattung

Gemeinden, die mit einer geringen Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind, nehmen keine zentralörtliche Funktion wahr. Die Bevölkerungszahl dieses Gemeindetyps reicht bis zu 1500 Einwohner*innen.

Es gelten die übergreifenden Maßnahmen, insbesondere:

- Aktive Innen- und Bestandsentwicklung (Kapitel 8.2.3)
- Stärkung des qualitativen Wohnungsbaus (Kapitel 8.2.4)

Sicherung des Profils als attraktiver Wohnstandort

Neben der Bestandsentwicklung und -qualifizierung ist auch die Aufwertung des Wohnumfeldes eine wichtige Aufgabe, um die Akzeptanz des Wohnstandorts zu fördern und insbesondere die Wanderungsverluste junger Menschen einzudämmen. Die Sicherung der Zukunftsfähigkeit und der Lebensqualität der Bewohner verlangt Freiräume und Orte der Begegnung mit

hoher Umwelt- und Nutzungsqualität, die der zunehmend unterschiedlichen Haushalts- und Lebensstiltypen entsprechen.

Bedarfsgerechten Wohnraum für Ältere schaffen

Erst durch das Angebot kleinerer, barrierefreier Wohnungen für Senior*innen ist ein Umzug innerhalb der Gemeinde und ein Alt-Werden in vertrauter Umgebung überhaupt möglich. So können Bestandshäuser für die Zielgruppe Familie bereitgestellt werden. Weil die Bereitschaft von Investoren in kleineren Gemeinden tätig zu werden gering ist, wird empfohlen, proaktiv auf Eigentümer*innen zuzugehen und bei der Umnutzung / Teilung von Wohngebäuden beratend tätig zu werden.

8.5.4 Gemeinden mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung

*Bürger*innendialoge initiieren*

Eine erfolgreiche Dorferneuerung baut auf eine aktive Mitwirkung der Menschen vor Ort, die bei der Diskussion einzelner Themen wie Innen- und Bestandsentwicklung und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums beteiligt werden sollten. Grundsätzlich gilt, die Einwohner*innen als Expert*innen vor Ort ernst zu nehmen und vorhandene Kommunikationsstrukturen vor allen unter der Einbindung von Vereinen und Eigeninitiativen zu nutzen Hierfür müssen die Leitplanken für die Beteiligung vor Beginn des Beteiligungsverfahren geklärt und Handlungsspielräume, Zeiträume und Methodik festgelegt werden. Beteiligungsprozesse lassen Verantwortungsgemeinschaften in den Gemeinden entstehen, die zu einer Schaffung einer gemeinsamen Identität und die Entwicklung konstruktiver Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen beitragen können. Darüber hinaus tragen institutionalisierte Mitsprachemöglichkeiten wie beispielsweise Arbeitskreise und Beiräte zu einer Teilhabe an der Gemeindeentwicklung bei und schärfen das Verständnis für die Chancen und Probleme der beteiligten Kommune und Akteure. Die Bildung von Kooperationsräumen und die Abstimmung auf Augenhöhe sind langfristige Mittel, um eine maßnahmenübergreifende Entwicklung von Entscheidungsstrukturen nachhaltig zu fördern und eine kooperative Planungskultur in ländlichen Gemeinden voranzutreiben.

9 Unterstützende Instrumente

9.1 Checkliste für bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung

Bestandsaufnahme

- Welche Bedarfe bestehen seitens der Nutzenden auch auf langfristige Sicht unter Beachtung des Alters der Nutzenden?
- Wurden Potenzialflächen erhoben und nach fachlichen Kriterien hinsichtlich ihrer städtebaulichen Eignung bewertet?
- Durch wen und in welcher Intensität werden die Potenzialflächen aktuell genutzt?
- Wie ist der bauliche und energetische Zustand der Liegenschaften einzuschätzen?
- Wie erfolgt die Ansprache der Nutzenden bzw. Grundstückseigentümer*innen – gibt es klare Zuständigkeiten und festgelegte Verfahrensabläufe?

Bedarfsgerechte Entwicklung

- Wieviel bauliche Entwicklung ist bedarfsgerecht (mit Zeitabschnitten)?
- Existieren in der Kommune klare Aufgabenverteilungen, Zuständigkeiten und eine personelle Ausstattung, die für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung erforderlich sind?
- Welche Maßnahmen werden zur Erhaltung und zum Ausbau kompakter Siedlungsstrukturen insbesondere zur Bewahrung und Stärkung funktionsfähiger Stadt- und Ortszentren ergriffen?
- Ist das Wohnumfeld in den Siedlungsbereichen bedarfsgerecht für Familien, Singles, Alte und Menschen mit Behinderung ausgebildet?
- In welchen Bereichen stehen Verbesserungen an? In welchen Bereichen bedarf es Maßnahmen, um eine entsprechende Aufrechterhaltung des Wohnumfeldes zu sichern?
- In welchem Verhältnis stehen die erhobenen Innenentwicklungspotenziale zum Bedarf?
- Bestehen Nachverdichtungspotenziale in bestehenden Siedlungseinheiten?
- Orientieren sich Flächen(neu)ausweisungen für Wohnzwecke am tatsächlichen zukünftigen Bedarf der Gemeinde?
- Ist die Kommune in der Lage selbst Potenzialflächen zu erwerben, um die beabsichtigte Nachnutzung entsprechend der örtlichen Bedarfe zu realisieren?
- Gibt es in der jeweiligen Kommune Unternehmen auf dem Markt, die die Organisation bei der Umsetzung bedarfsgerechter Wohnbauprojekte unterstützen können (Wohnungsbaugesellschaften, Treuhänder/Projektentwickler, Planungsbüros)?
- Ist insbesondere im ländlichen/dörflichen Bereich der Bezug einer bedarfsgerechten Wohnbauentwicklung zu den Grundstückswerten, zur Altersvorsorge, zur zukünftigen Vitalität des Ortes und zum Erhalt dörflicher Kultur verdeutlicht worden?

Folgekosten

- Werden bei flächenbezogenen Entscheidungen der Kommune Aspekte des demografischen Wandels (etwa im Hinblick auf zukünftige Grundstückswerte oder finanzielle Belastungen aus der Finanzierung technischer und sozialer Infrastrukturen bei schrumpfender Bevölkerung) berücksichtigt?
- Werden die mittel- und langfristigen Folgekosten von Flächenausweisungsentscheidungen ermittelt und wie werden diese berücksichtigt?

Beteiligung

- Ist die Bürgerschaft aktiv über Bekanntmachungen in der örtlichen Presse, auf der kommunalen Homepage, in Foren u. Ä. sowie in Diskussionsveranstaltungen, Bürger*innenversammlungen etc. an die Thematik herangeführt worden?
- Sind die Bürger*innen auch aktiv, z. B. über einen Arbeitskreis, in Aspekte des bedarfsgerechten Wohnens eingebunden worden?

9.2 Wohnungsmarktprofile der IB.SH

Zielsetzung:

Die Wohnungsmarktprofile sind eine unkommentierte Zusammenstellung von Basisdaten des Wohnungsmarktes. Ziel der Profile ist es, einen Überblick über die wichtigsten regionalen Daten zu geben. Die Profile erscheinen jährlich auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein und für das gesamte Land.

Funktionsweise:

Mit den Daten der Wohnungsmarktprofile lassen sich die Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt beobachten und erlauben dadurch Rückschlüsse auf neue Bedarfe, Trends und Tendenzen. Die Beobachtung des Wohnungsmarktes anhand von regionalen Daten ist essenziell, um eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung zu betreiben.

Weiterführende Informationen/Links:

https://www.ib-sh.de/produkt/wohnungsmarktbeobachtung-fuer-schleswig-holstein/

9.3 Förderprogramme

9.3.1 Soziale Wohnraumförderung

Zielsetzung:

Das Land Schleswig-Holstein hat eine gut aufgestellte Förderlandschaft für die Schaffung von sozialem Wohnraum. Die einzelnen Maßnahmen sind auf unterschiedliche Schwerpunkte ausgelegt. Gefördert werden u. a. der Neubau oder der Ersterwerb von Mietwohnungen, die Modernisierung und Sanierung sowie Kooperationsverträge zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen und der IB.SH

Funktionsweise:

Die einzelnen Maßnahmen und Förderbedingungen unterscheiden sich je nach Schwerpunkt.

Weitere Informationen:

Weitere Informationen zu den einzelnen Fördermaßnahmen können folgendem Leitfaden entnommen werden: https://www.ib-sh.de/produkt/soziale-wohnraumfoerderung-fuer-mietwohnungsmassnahmen/

9.3.2 Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“

Zielsetzung:

Ziel des Förderprogramms ist die Schaffung von Quartieren, die sich baulich und strukturell in die Umgebung einfügen und die Wohnbedürfnisse verschiedener Bedarfsgruppen aufgreifen.

Funktionsweise:

Das Instrument gliedert sich in zwei Programme. *Programm 1* beinhaltet einen Zuschuss von 50.000 € für Kommunen für die Planung von Quartieren. *Programm 2* bietet einen Zuschuss von 6.000 € für Bauherr*innen. Beide Programme unterliegen Qualitätskriterien. Dazu gehören u. a. ein Wohnform-Mix aus Eigentum und Mietwohnungsbau, die Schaffung von mind. 30 Wohneinheiten und eine flächensparende Bauweise. Zusatzkriterien (z. B. geförderter Wohnungsbau, Innenentwicklung) begünstigen eine Förderung. Die Förderung richtet sich nicht nur an Städte und Ankerorte, sondern auch an Gemeinden im ländlichen Raum.

Weiterführende Informationen/Links:

https://www.neueperspektivewohnen.de/

9.3.3 Energetische Stadtsanierung

Zielsetzung:

Durch das Förderprogramm der energetischen Stadtsanierung der IB.SH können Quartiere umfassend betrachtet und energetisch aufgewertet werden. Energetische Quartierskonzepte benennen Ziele und Umsetzungsstrategien für energieeffiziente Quartiere und Kommunen.

Funktionsweise:

Das KfW-Förderprogramm 432 bezuschusst integrierte Konzepte sowie anschließend auch das Sanierungsmanagement mit 65 %. Das Land Schleswig-Holstein stellt eine Ko-Förderung von weiteren 20 %. Es werden Anforderungen an die energetische Gebäudesanierung, effiziente Energieversorgungssysteme und den Ausbau von erneuerbaren Energien mit demografischen, ökonomischen, städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Fragestellungen verknüpft.

Das Förderprogramm steht Kommunen und deren Eigenbetrieben zur Verfügung und kann z. B. an Stadtwerke und Wohnungsunternehmen weitergeleitet werden.

Weitere Informationen:

https://www.ib-sh.de/produkt/energetische-stadtsanierung/

https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energieeffiziente-Quartiersversorgung-Kommunen-(201)/

9.4 Ortsentwicklungskonzepte

Zielsetzung

Ziel von Ortsentwicklungskonzepten ist es, sich den aktuellen Entwicklungen, wie dem demografischen und gesellschaftlichen Wandel, den veränderten Ansprüchen an Arbeit und Wohnen sowie den Herausforderungen an soziale und technische Infrastruktur zu stellen und die Lebensqualität im ländlichen Raum zu erhalten und zu stärken. Zentrale Bestandteile von Ortsentwicklungskonzepten sind die Auseinandersetzung mit der demografischen Entwicklung, Einbindung von Bürger*innen sowie die Betrachtung von Innenentwicklungspotenzialen.

Funktionsweise

Ortsentwicklungskonzepte erarbeiten in enger Abstimmung mit der örtlichen Politik, Verwaltung und Bevölkerung Entwicklungsziele für die kommenden zehn bis 15 Jahre. Anhand von thematischen Arbeitsgruppen werden unterschiedliche Themenbereiche vertiefend betrachtet und darauf aufbauend Handlungsbedarfe und (Schlüssel-)projekte identifiziert. Im Rahmen der Bearbeitung kann dabei auch ein Fokus auf die wohnbauliche Entwicklung und das Ortsbild gelegt werden.

Ortsentwicklungskonzepte werden durch die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ gefördert.

Weiterführende Informationen

Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V.

http://www.alr-sh.de/foerdermoeglichkeiten/ortskernentwicklung-gak-20/

9.5 WohnPortal der KielRegion

Zielsetzung:

Das WohnPortal der KielRegion soll u. a. dazu beitragen, neu zugewanderte und sozial benachteiligte Personen bei der Suche nach angemessenem und bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen, gesellschaftliche Teilhabemöglichkeiten stärken, Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt zu bekämpfen, Vertreter*innen der Wohnungswirtschaft zu vernetzen und politische sowie gesellschaftliche Akteure und Vermieter*innen zum Thema bezahlbarer Wohnraum zu sensibilisieren.

Funktionsweise:

Das WohnPortal ist so gestaltet, dass es klare Informationen zu wohnraumbezogenen Themen bereitstellt. Es ist auf das Gebiet der KielRegion (Landeshauptstadt Kiel, Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde) zugeschnitten. Unter den Rubriken „Wohnungen“, „Leben in der KielRegion“ und „Ratgeber“ können Wohnungen inseriert und gesucht werden, Informationen über Angebote in der Region und wohnraumbezogene Themen abgerufen werden.

Weitere Informationen:

https://wohnportal-kielregion.de/#/

9.6 Schleswig-Holstein-weite neutrale Beratung zur Förderung und Unterstützung besonderer Wohn-Pflegeformen im Alter

Zielsetzung

Ziel der Koordinationsstelle für innovative Wohn- und Pflegeformen im Alter (KIWA) ist der Ausbau sozialraumorientierter Pflegeangebote und die Angebotsvielfalt und Qualität des Wohnens im Alter mit Unterstützungsbedarf in Schleswig-Holstein zu stärken und weiterzuentwickeln. Dies ist auch erklärtes sozialpolitisches Ziel der Landesregierung Schleswig-Holstein. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und dem Wunsch, im Alter trotz Unterstützungsbedarf in gewohnter Umgebung zu bleiben, ist die Entwicklung neuer Wohnkonzepte erforderlich.

Funktionsweise

Die KIWA bietet eine neutrale, landesweite Beratung zur Förderung und Unterstützung innovativer und besonderer Wohn-Pflegeformen im Alter an, indem sie digital gestützte, ortsunabhängige Wege geht und ergänzend zu persönlichen, E-Mail- oder Telefonberatungen sowie auch videogestützten Online-Beratungen einlädt. Eine virtuelle Wohn-Pflege-Gemeinschaft bietet die Möglichkeit, bei einem Rundgang mehr über räumliche Gestaltungsmöglichkeiten zu erfahren und Ideen für ein gelingendes Zusammenleben zu erhalten.

Weiterführende Informationen:

https://www.kiwa-sh.de/
https://www.kiwa-sh.de/images/pdfs/2020/grafik_beratungstaetigkeiten_kiwa.pdf

9.7 Projekt-Check Flächenplanungen vorprüfen

Zielsetzung

Ziel dieses digitalen Instrumentes ist es, frühzeitig relevante Wirkungsbereiche von Wohnungsbau-, Gewerbe- oder Einzelhandelsansiedlungen zu identifizieren. Auf Basis der Analyseergebnisse können ggf. notwendige Fachgutachten zielgerichtet beauftragt werden.

Funktionsweise:

Das Analyse-Tool evaluiert anhand von sieben Wirkungsbereichen die Auswirkungen von Neubaugebieten sowie Gewerbeansiedlungen, darunter die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen und die sich daraus resultierenden Verkehrsströme, Mehrbedarfe der sozialen Infrastruktur und deren Folgekosten, kommunale Steuereinnahmen und mögliche Konflikte durch Schutzgebiete.

Das Instrument ist kostenlos als Online-Tool nutzbar oder als Add-In für die Geoinformationssysteme QGIS und ArcGIS erhältlich. Es finden regelmäßige Anwender*innentreffen und Fachtagungen statt.

Weiterführende Informationen:

https://www.projekt-check.de/

9.8 UBA Flächenrechner

Zielsetzung:

Der Flächenrechner des Umweltbundesamtes ist ein Online-Tool zur Bestimmung der Flächeninanspruchnahme. Ziel ist es, die Größenordnung der Flächeninanspruchnahme und deren Auswirkungen gemeindescharf zu beleuchten und zu diskutieren.

Funktionsweise:

Der Flächenrechner ist ein Online-Tool und unterteilt sich in seiner Funktionsweise in drei Themenfelder:

1. Bisherige Flächenneuinanspruchnahme
2. Vorgeschlagene Kontingente
3. Vergleich: Kontingente und bisherige Inanspruchnahme

Dabei können jeweils verschiedene räumliche Ebenen ausgewählt werden: Städte/Gemeinden, Kreise/kreisfreie Städte, Planungsregionen und Bundesländer. Die Ansicht des kommunalen Flächenrechners folgt einer Dreiteilung, links sind die Planinhalte mit einer verschiebbaren Legende verortet, mittig befindet sich eine Deutschlandkarte und rechts tauchen bei der Auswahl einer Gebietseinheit zusätzliche Informationen auf.

Weiterführende Informationen:

https://gis.uba.de/maps/resources/apps/flaechenrechner/index.html?lang=de

9.9 „Qualitätvolle Innenentwicklung“ – Eine Arbeitshilfe für Kommunen

Zielsetzung:

Die Arbeitshilfe richtet sich in erster Linie an die Verantwortungstragenden in Gemeinden, die sich entschlossen haben, verstärkt Innenentwicklungspotenziale zu nutzen und idealerweise schon wissen, wie die ihre Entwicklung positiv beeinflussen wollen. Gleichzeitig dient der Handlungsleitfaden dazu, Gemeinden Mut zu machen, die bisher noch unsicher sind, welche Vorteile Innenentwicklung für sie hat und mit welchem Aufwand diese verbunden sind. Innenentwicklung sollte als Chance gesehen werden für eine zukunftsfähige Ortsentwicklung.

Funktionsweise:

Die Arbeitshilfe gibt einen Überblick über die notwendigen Arbeitsschritte für eine erfolgreiche Innenentwicklung, gute Beispiele aus Schleswig-Holstein und Checklisten.

Weiterführende Informationen:

https://www.raum-energie.de/fileadmin/Downloads/Veroeffentlichungen/Arbeitshilfe_Innenentwicklung.pdf

9.10 Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V.

Zielsetzung:

Die Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins ist Ansprechpartnerin für Dörfer und kleine Städte im ländlichen Raum. Ziel ist es, die Kommunen bei einer nachhaltigen und eigenständigen Entwicklung zu unterstützen. Die Akademie setzt sich für gleichwertige Lebensverhältnisse ein.

Funktionsweise:

Die Akademie bietet Veranstaltungen und Veröffentlichungen für kommunale Vertreter*innen, Planer*innen, Fachstellen und Bürger*innen an. Es werden Lösungsansätze zu aktuellen Fragestellungen vermittelt, Projekte vorgestellt und Forschungsvorhaben initiiert. Darüber hinaus informieren die Veranstaltungen über Fördermöglichkeiten und stellen Erfahrungsberichte zu Entwicklungskonzepten vor.

Die Akademie finanziert sich u. a. durch Mitgliedsbeiträge. Für Privatpersonen beträgt der Beitrag 70 € pro Jahr, für Institutionen (u. a. Kommunen und Körperschaften) 300 € pro Jahr.

Weiterführende Informationen:

http://www.alr-sh.de/startseite/

Download Infoflyer: http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/ALR_Faltblatt_2020_1.pdf

9.11 Arbeitshilfen und Berichte: Klimaschutz in der Bauleitplanung

Zielsetzung:

Zielsetzung der Berichte und Studien ist es Möglichkeiten aufzuzeigen, welche Standards in Bauleitpläne verankert werden können und Fallbeispiele aufzuzeigen.

Funktionsweise:

Die Informationsmaterialen informieren über Möglichkeiten, den Klimaschutz anhand von Beispielen und Maßnahmen in die Bauleitplanung zu integrieren.

Weiterführende Informationen:

Handreichung: „Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in der Bauleitplanung“: https://www.segeberg.de/media/custom/2211_2067_1.PDF?1565864342

Bericht „Klimaschutz in der Bauleitplanung“: https://difu.de/sites/default/files/bericht_klimaschutz_bauleitplanung_fuer_veroeffentlichung__langfassung_jsp.pdf

Kurzdokumentation „Klimaschutz in der räumlichen Planung“: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4431.pdf

10 Gute Beispiele

10.1 Amt Hüttener Berge: Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung

Besonderheit:

Kooperation auf Basis eines Kooperationsvertrages mit qualitativen und quantitativen Zielen der wohnbaulichen Entwicklung.

Zielsetzung:

Die amtsangehörigen Gemeinden (ausgenommen Borgstedt) haben in einer interkommunalen Abstimmung als Reaktion auf aktuelle Markt- und Nachfragelagen folgende Strukturziele vereinbart:

- Schaffung von mehr kleinen sowie bezahlbaren Wohnungen, insb. für Senior*innen
- Geringere Flächeninanspruchnahme für den Wohnungsbau
- Mindestwerte für Wohneinheiten im Mehrfamilienhaussegment

Die gemeinsame Abstimmung ermöglicht eine städtebaulich sinnvolle, ökologisch verträgliche und bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung, indem der wohnbauliche Entwicklungsrahmen zwischen den Kommunen flexibilisiert wurde.

Funktionsweise:

Die Abstimmung beruht auf einer verbindlichen Kooperationsvereinbarung mit einem Planungshorizont bis 2025 mit einer anschließenden Evaluierung. Eine Flexibilisierung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens erfolgt in Abstimmung mit der Landesplanung über die raumordnerische Experimentierklausel. Die kommunale Planungshoheit der Gemeinden bleibt unangetastet.

Weiterführende Informationen:

Andreas Betz, Amtsdirektor Amt Hüttener Berge

10.2 Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Besonderheit:

Unter dem Titel „Gebietsentwicklungsplanung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ vereinbarten die Städte Rendsburg und Büdelsdorf sowie elf weitere Umlandkommunen, ihre räumlichen Entwicklungsvorstellungen und -perspektiven aufeinander abzustimmen. Erste Vorarbeiten dazu begannen 2002. Auf dieser Grundlage entstanden in den Folgejahren eine Kooperationsvereinbarung und eine Vereinbarung über einen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten. Im Mittelpunkt des Interessenausgleichs steht ein Strukturfonds, in den Städte und Gemeinden jährlich rd. € 700.000,00 einzahlen und für die infrastrukturelle Weiterentwicklung der Region einsetzen. 2015 wurde die Kooperation unter das Dach einer Anstalt des öffentlichen Rechts gestellt.

Zielsetzung:

Neben einer bedarfsgerechten Abstimmung der wohnbaulichen und gewerblichen Flächenentwicklung bilden Themen wie Einzelhandel, Verkehr, Digitalisierung, Klimaschutz und

Energie weitere Themenschwerpunkte der Zusammenarbeit. 2018 wurde, in Zusammenarbeit mit der Region Heide, AöR, eine gemeinsame Stelle „Fördermittelmanagement“ eingerichtet.

Funktionsweise:

In der Anstalt öffentlichen Rechts führt ein Vorstand, bestehend aus leitenden Verwaltungsbeamten der beteiligten Städte und Ämter, die Geschäfte. Die Bürgermeister*innen der Mitgliedskommunen bilden den Verwaltungsrat.

Weiterführende Informationen:

http://www.entwicklungsagentur-rendsburg.de/index.html

10.3 Region Heide: Prinzipien der wohnbaulichen Entwicklung

Besonderheit:

Vertragliche Kooperation mit Festlegung von qualitativen Prinzipien für den Wohnungsbau im Kooperationsraum.

Zielsetzung:

In der Stadt-Umland-Kooperation Region Heide werden im Stadt-Umland-Konzept elf quantitative und qualitative Prinzipien für die wohnbauliche Entwicklung festgehalten. Diese dienen als freiwillige Leitlinien für die Ausgestaltung der Wohnbebauung in den Kommunen.

Funktionsweise:

Die Prinzipien des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens, der auf dem ermittelten Wohnraumbedarf beruht, umfassen u. a. folgende Aussagen:

- Flächenkriterien zur Siedlungsstruktur, zum Städtebau und zur Landschaftsökologie
- Kriterien zur Deckung des qualitativen Bedarfs: Mindestens ein Drittel der Wohneinheiten sollen im Mehrfamilienhaussegment entstehen. Der Fokus soll dabei auf senior*innengerechtem (Umland) und studentischem Wohnen (Stadt Heide) liegen.
- Generationswechsel: Es wird ein Gleichgewicht von Wohnungsneubaubedarf und -modernisierung angestrebt. Für den Generationswechsel liegt der Fokus auf sogenannten „Goldene Hochzeit“-Gebieten der 1950er bis 1970er Jahre
- Innen- vor Außenentwicklung: Das Verhältnis der Flächeninanspruchnahme zwischen Innenbereich und Randlagen soll mind. 1:3 betragen, besser 1:2.

Weiterführende Informationen:

https://www.region-heide.de/region-heide/stadt-umland-konzept/leitbild.html

https://www.region-heide.de/fileadmin/Region_Heide/inhalte/downloads/Konzepte_Berichte/Kooperationsvereinbarung1.pdf

10.4 Ratzeburg und Umland: Zukunftskonzept und Wohnungsmarktkonzept

Besonderheit:

Parallele Erarbeitung der integrierten Konzepte. Das Zukunftskonzept formuliert Leitziele, die sich im Wohnungsmarktkonzept wiederfinden.

Zielsetzung:

Die Stadt Ratzeburg ist eng mit ihrem Umland verflochten. 2014 wurde für den Stadt-Umland-Bereich ein Zukunftskonzept und parallel dazu ein Wohnungsmarktkonzept für das Unterzentrum und fünf angrenzende Gemeinden erarbeitet. Ziel der Konzepte ist eine verstärkte interkommunale Zusammenarbeit. Für die Region wurden ein Leitbild und Leitziele für einzelne Handlungsfelder abgeleitet.

Funktionsweise:

Das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge stellt Rahmenbedingungen, Herausforderungen, Entwicklungsziele, Maßnahmen und Projektideen für die Handlungsfelder dar. Das in diesem Rahmen erstellte Wohnraumkonzept fokussiert sich auf Handlungsbereiche im Bereich der Siedlungsentwicklung und formuliert Handlungsbedarfe für das übergreifende Ziel „Generationen-übergreifende Wohnqualitäten“ und einzelne Siedlungstypen. Die Konzepte sind Grundlage für weitere Maßnahmen und interkommunale Abstimmungen.

Weitere Informationen:

https://www.ratzeburg.de/Leben/-b-Stadtentwicklung-Bauen-b-/St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung-Zukunftstgestaltung-Daseinsvorsorge-/

https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/kleinstaedte.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (S. 71)

10.5 AG Bachtal: Generationswechsel in demografisch alternden Ein- und Zweifamilienhausgebieten

Besonderheit

Informelle Kooperation auf Basis von Bürgermeister*innenrunden

Interkommunales Immobilienportal

Zielsetzung

Die Zusammenarbeit der AG Bachtal (Gemeinden Bachhagel, Syrgenstein und Zöschingen) in Bayern hat zum Ziel, die Lebens- und Wohnbedingungen zu verbessern und dadurch die Auswirkungen des demografischen Wandels abzumildern. Der Leitgedanke lautet “in allen Lebenslagen – Leben und Wohnen im Bachtal“. Die Aktivitäten der AG Bachtal fokussieren sich vor allem auf die Anpassung der Siedlungsstruktur und die Sicherung des Nahversorgungsangebotes mit der städtebaulichen und funktionalen Stärkung der Ortskerne als Querschnittsaufgabe.

Funktionsweise

Grundlage der Zusammenarbeit bildet ein Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) aus dem Jahr 2008. Bereits von Anfang an lag ein strategischer Schwerpunkt auf dem Thema Wohnen. Im Jahr 2010 wurde die AG Bachtal in das Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ aufgenommen. Die Steuerung der interkommunalen Zusammenarbeit läuft über die Geschäftsführung der Verwaltungsgemeinschaft Syrgenstein als übergeordnete Stelle. Die Bürgermeister*innen der Gemeinden treffen sich regelmäßig und

stimmen das weitere Vorgehen und Projekte ab. Aufgrund der überschaubaren Größe der Gemeinden ist keine eigene Koordinierungsstelle für die interkommunale Zusammenarbeit notwendig.

Die AG betreibt ein interkommunales Immobilienportal.

Weiterführende Informationen:

https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/refo/staedtebau/2018/innenentwicklung-kleinere-staedte/steckbrief-bachtal.pdf?__blob=publicationFile&v=1

https://www.vg-syrgenstein.de/interkommunales-immobilienportal.html

10.6 Interkommunale Kooperation Kreuzbergallianz in Nordbayern

Besonderheit:

Interkommunale Kooperation mit Fokus Innenentwicklung durch ein gemeinsames Flächenmanagementsystem und kostenlosen Beratungsleistungen zu Umbaumaßnahmen für Interessierte.

Zielsetzung

Die „Kreuzbergallianz“ ist eine interkommunale Kooperation der unterfränkischen Gemeinden Bischofsheim a. d. Rhön, Wildflecken, Sandberg, Oberelsbach und Schönau a. d. Brend. Ziel ist es, eine gemeinsame Strategie zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region zu entwickeln, um z. B. durch die gemeinsame Erstellung von Konzepten einzelne Themen und Aufgabenstellungen inhaltlich fundiert zu erarbeiten, die ohne Abstimmung in der Form nicht möglich wären.

Funktionsweise

Die Kooperation der Kreuzbergallianz ist ein eingetragener Verein und fungiert als Plattform und Vernetzungsstelle der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen, ihren Bürger*innen sowie Verbänden und Vereinen. Die Lenkungsgruppe setzt sich aus den Bürgermeister*innen sowie Vertreter*innen aus Gemeinderäten, Verwaltung, Wirtschaft und Regionalentwicklung zusammen. In der Kreuzbergallianz sind Unternehmen wichtige Partner für die Umsetzung von Projekten. Dabei geht es nicht nur um die Finanzierung von Projekten, sondern vielmehr um die Synergieeffekte, die durch den gegenseitigen Austausch entstehen.

Seit 2012 wird ein aktives Flächenmanagement betrieben. Dafür wurde ein datenbankgestütztes Flächenmanagementsystem aufgebaut.

Seit Juli 2015 vergibt die Allianz Beratungsgutscheine, um Vorhaben im Innenbereich zu fördern. Die Gutscheine ermöglichen einen Zugang zu kostenlosen Beratungsleistungen u. a. zu Umbau und (energetischer) Sanierung von Bestandgebäuden und Schließung von Baulücken. Die Beratungsleistungen werden von Architekten durchgeführt.

Weiterführende Informationen:

http://www.kreuzbergallianz.de/

http://www.kreuzbergallianz.de/Home/Innenentwicklung-Kaufen-Verkaufen-Bauen-Umbauen?page=16190&&detailID=33762

Link zum Flyer Innenentwicklung: http://www.kreuzbergallianz.de/fileServer/KREUZBERG/1080/17245/160621_6322-02_f03_brosch%20innenentw_kl.pdf

10.7 Interkommunale Allianz Oberes Werntal (Bayern): Kooperative Entwicklung von Entwicklungspotenzialen

Besonderheit:

Gemeinsames Innenentwicklungskonzept mit definierten Zielen für ein Innenentwicklungsmanagement.

Zielsetzung:

Im Oberen Werntal stimmen zehn Kommunen ihre wohnbauliche Entwicklung mit dem Fokus auf eine Entwicklung von Innenentwicklungsflächen untereinander ab.

Funktionsweise:

Die Allianz ist als Arbeitsgemeinschaft organisiert, die das Gutachten „Interkommunales Entwicklungskonzept Oberes Werntal“ umsetzt. Ein gemeinsames, interkommunales Innenentwicklungskonzept definiert Ziele für ein Innenentwicklungsmanagement. Als Grundlage dient eine Flächenmanagement-Datenbank (FLIZ), die die Potenziale im Innenbereich sammelt und evaluiert. Seit 2008 wurden 50 ha Neuausweisungen im Außenbereich vermieden, 40 % der leerstehenden Hofstellen wiedergenutzt und 30 % der Baulücken bebaut.

Weiterführende Informationen:

https://www.oberes-werntal.de/

10.8 Ilm-Kreis (Thüringen): Projekt „KOMET“ – Acht Gemeinden gestalten gemeinsam ihre Region

Besonderheit:

Netzwerk „Leerstands-/Nutzungsmanagement“ als Arbeitsgruppe für die Entwicklung attraktiver Ortskerne

Zielsetzung:

Ziel des Projektes ist ein nachhaltiger, demografiefester Umbau der ländlichen Siedlungs- und Infrastruktur im Ilm-Kreis (Thüringen). Für die Bereiche Mobilität, Ausbildung und Arbeit, Vereinsleben, Tourismus und leerstehende Immobilien werden innovative und kooperative Lösungsansätze erprobt.

Funktionsweise:

Auf Grundlage von Netzwerken werden Fragen des demografischen Wandels beantwortet. Das Netzwerk Leerstand-/Nutzungsmanagement bearbeitet verschiedene Aspekte attraktiver Ortskerne, pflegt ein Leerstandskataster und eine Immobilienbörse. Grundlage ist ein gemeinsames Entwicklungskonzept der Gemeinden.

Weiterführende Informationen:

https://kommunen-innovativ.de/komet

https://www.biosphaere-komet.de/index.php/projekt/region

10.9 Region Wetterau (Hessen): Regionales Innenentwicklungskataster

Besonderheit:

Gemeinsames Innenentwicklungskataster und Darstellung von Entwicklungsmöglichkeiten anhand von Testentwürfen

Zielsetzung:

Ein regionales Kataster erfasst (mögliche zukünftige) Leerstände, um Wissen für die Bestandsentwicklung bereitzustellen. Es wird durch Testentwürfe für Nachfolgenutzungen sowie durch Informationen über Beratungs- und Fördermöglichkeiten für die Neunutzung von Gebäuden ergänzt.

Funktionsweise:

Es werden Leerstände und Innenentwicklungspotenziale auf Grundlage eines automatisierten Liegenschaftskatasters sowie Einwohner*innen-Meldedaten (z. B. zur Zuordnung von Personen über 75 Jahre) erhoben. Die Entwicklungspotenziale werden nach Aktivierungsaufwand sowie Eignung für eine weitere Entwicklung kategorisiert. Um potenzielle Investor*innen zu gewinnen, werden für ausgewählte Gebäude/Flächen Testentwürfe erstellt.

Die Gemeinden werden durch ehrenamtliche „Dorfentwickler*innen“, die als Berater*innen zur Verfügung stehen, unterstützt.

Weiterführende Informationen/ Links:

https://www.dorfunddu.de/kommunen-innovativ/

10.10 Landkreis Nienburg (Niedersachsen): Kommunaler Innenentwicklungsfonds

Besonderheit:

Interkommunaler Innenentwicklungsfonds, der Maßnahmen im Innenbereich finanziert.

Zielsetzung:

Ein freiwilliger und selbstverwalteter Innenentwicklungsfonds stärkt im Landkreis Nienburg/Weser die Ortskerne. Durch den finanziellen Spielraum können spezifische Maßnahmen zur Stärkung der Ortskerne in den Städten und Gemeinden gefördert werden.

Funktionsweise:

Der Fonds wird durch anteilige Beiträge der beteiligten Kommunen (abhängig von Steuerkraft und Einwohner*innenzahl) und einen Beitrag des Kreises gespeist. Die Auszahlungen aus dem Fonds erfolgen in einem Wettbewerb um die besten Innenentwicklungsmaßnahmen (investiv und nichtinvestiv). Die Bewertung der Maßnahmen geschieht anhand vorher definierter Kriterien (z. B. positiver Mehrwert für die gesamte Region). Die Ziel- bzw. Schwerpunktsetzung

des Fonds lässt sich ohne Weiteres auch auf andere Bereiche übertragen, z. B. die Entwicklung von kleinerem Wohnraum.

Weiterführende Informationen:

www.kif-innovativ.de/ueber-dasprojekt

Handbuch Kommunaler Innenentwicklungsfonds: www.kif-innovativ.de/downloads

10.11 Kreis Steinfurt (Nordrhein-Westfalen): Projekt „Lebens-Räume“ – Beratungs- und Vermittlungsangebot zur Bestandsentwicklung

Besonderheit:

Aufbau einer Beratungs- und Vermittlungsstelle zur Unterstützung des generationengerechten Umbaus von Bestandsgebäuden.

Zielsetzung:

Das Projekt koordiniert Angebot und Nachfrage nach Wohnraum.
Das vorhandene Wohnraumangebot soll generationengerecht genutzt (z. B. durch bauliche Teilung von Einfamilienhäusern) und energetisch saniert werden. Dadurch wird die Innenentwicklung gestärkt, die Flächeninanspruchnahme und der Energieverbrauch werden reduziert.

Funktionsweise:

Der Kreis Steinfurt hat eine Beratungs- und Vermittlungsstelle eingerichtet, unterstützt die Suche nach einer passenden Immobilie und berät zu Umbaumöglichkeiten. Gleichzeitig wird auch eine Fördermittel- und Energieberatung angeboten. Als Grundlage der Beratung dienen empirische Daten zu Demografie, Städtebau und Entwicklung des Wohnungsmarktes.

Weiterführende Informationen/Links:

https://kommunen-innovativ.de/lebensraeume

10.12 Kreis Herzogtum Lauenburg: Lupenbetrachtung von alternden Wohngebieten

Besonderheit:

Kleinräumige Betrachtung von Siedlungen aus den 1950er bis 1970er-Jahren in ausgewählten Kommunen im ländlichen Raum

Zielsetzung:

Ziel der Lupenbetrachtung ist es, beispielhaft aufzuzeigen, welche Perspektiven der Wohnungsbestand für die wohnbauliche Entwicklung bietet und wo aus Altersgründen der Bewohner*innen langfristig mit einem Einwohner*innenwechsel bzw. Leerstand zu rechnen ist. Es wurden Handlungsempfehlungen für die Kommunalpolitik abgeleitet.

Funktionsweise:

Im Rahmen des Gutachtens zur wohnbaulichen Entwicklung des Kreises Herzogtum Lauenburg wurde für vier ausgewählte Gemeinden im Kreis eine vertiefende Analyse von

Wohnsiedlungen aus den 1950er bis 1970er Jahren erstellt. Anhand von Baublöcken, demografischen Strukturdaten und Ortsbegehungen wurden Quartiere identifiziert, die bereits oder in Zukunft von einem Generationswechsel betroffen sind. Für die Gemeinden wurden Handlungsempfehlungen ausgesprochen, wie der Generationswechsel und die Bestandsentwicklung gefördert werden kann.

Weiterführende Informationen:

Jürgen Wittekind, Institut Raum & Energie

Manfred Kuhmann, Kreis Herzogtum Lauenburg

10.13 Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen

Besonderheit:

Netzwerk zwischen kommunalen Partner*innen und der Wohnungswirtschaft zur Förderung von bezahlbarem Wohnraum

Zielsetzung:

Das Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen will dazu beitragen, für alle Bevölkerungsgruppen im Kreisgebiet bedarfsgerechten, infrastrukturell gut angebundenen und bezahlbaren Wohnraum in angemessener städtebaulicher Qualität unter Berücksichtigung der Vorgaben des Klimaschutzes und der Ziele des Schleswig-Holsteinischen Wohnraumförderungsgesetzes (SHWoFG) sowie der Zugrundelegung des Wirtschaftlichkeitsgebotes neu zu schaffen und zu erhalten.“[53]

Funktionsweise

Die Geschäftsstelle ist bei der Kreisverwaltung Stormarn angesiedelt. Dem Bündnis gehören neben einer Vielzahl kreisangehöriger Kommunen kommunal und regional tätige Wohnungs- und Bauunternehmen sowie der Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e. V. und der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen, Landesverband Nord e.V. an. Auf der Grundlage einer gemeinsamen Vereinbarung (2018) „erklären die beteiligten Partner ihren Willen, qualitätsvolles und bedarfsgerechtes Wohnen im Kreisgebiet verstärkt zu gestalten und zu unterstützen“.

Weiterführende Informationen:

https://www.kreis-stormarn.de/wirtschaft/stormarner-buendnis-fuer-bezahlbares-wohnen/index.html

Download Vereinbarung: https://www.kreis-stormarn.de/files/wirtschaft/wohnbuendnis/B%C3%BCndnis-Vereinbarung.pdf

[53] Vgl. : https://www.kreis-stormarn.de/wirtschaft/stormarner-buendnis-fuer-bezahlbares-wohnen/index.html

10.14 Konzeptvergabe bei öffentlichen Grundstücken

Zielsetzung:

Durch eine Konzeptvergabe von kommunalen Grundstücken können Kommunen der Entwicklung qualitative Kriterien zugrundelegen, z. B. eine Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum oder eine stärkere Gemeinschaftsbildung und soziale Durchmischung.

Funktionsweise:

Eine Konzeptvergabe eignet sich für vielfältige kommunale Anwendungsbereiche. Die Vergabe kann in zwei Varianten durchgeführt werden:

1. Veräußerung des Grundstücks zu einem Festpreis. Bei dieser Variante entsprechen die Qualitätskriterien den Zuschlagskriterien.
2. Veräußerung des Grundstücks anhand eines Mindestpreises. Im Gegensatz zur ersten Variante wird der Angebotspreis bei den Zuschlagskriterien berücksichtigt.

Aber: Eine Konzeptvergabe kann, je nach Anforderungen, die durch die Kommune an die Wohnungswirtschaft gestellt werden, mit hohen Kosten für beide Parteien verbunden sein.

Beispiel Ortskernsanierung in Kronshagen

Zielsetzung:

Der Ortskern der Gemeinde Kronshagen wird anhand einer Konzeptvergabe saniert. Ziel der Sanierung ist es, die Attraktivität und die Funktionen der Ortsmitte zu steigern. Es werden ca. 60 Wohneinheiten als genossenschaftliche Mietwohnungen, geförderte Wohnungen und Eigentum geschaffen. Begegnungsräume entstehen durch den Bau eines Marktplatzes und einer -halle sowie eines Ateliers. Zudem werden Gewerbe und Gastronomie angesiedelt.

Funktionsweise:

Der Zuschlag der Ortskernsanierung wurde anhand einer Konzeptvergabe an die Baugenossenschaft Mittelholstein gemeinsam mit dem Architekturbüro BSP Architekten BDA vergeben. Die Gemeindevertretung hat dem Beschluss einstimmig zugestimmt. Im Anschluss an die Vergabe wurde eine öffentliche Bürger*innenveranstaltung durchgeführt.

Weiterführende Informationen:

http://kronshagen-ortskernsanierung.de/

10.15 Neues Wohnen und Leben in Hohn Mitte – Neues Quartier im Mittelpunkt der Gemeinde

Besonderheit:

Schaffung eines neuen, gemischten Quartiers in zentraler Ortslage unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und Nachhaltigkeitsaspekten.

Zielsetzung:

Im Einklang mit parallelen Ortsentwicklungsstrategien und mit den Schwerpunkten Mobilität und Energie soll das Quartier zu einem attraktiven, lebendigen und ortsprägenden neuen

Mittelpunkt der Gemeinde werden – mit bezahlbaren Wohnangeboten zur Miete und im Eigentum für unterschiedliche Zielgruppen.

Funktionsweise:

Das Projekt soll sich städtebaulich und sozial gut in den Ort einbinden und als ein Quartier mit einem gemeinsamen gestalterischen Ansatz erlebbar werden. Alle Bürger*innen sollen mit ihren unterschiedlichen Möglichkeiten, Bedürfnissen und Haushaltsformen und in ihren unterschiedlichen Lebensabschnitten im Neubaugebiet ein passendes Wohnangebot finden – bezahlbar zur Miete und im Wohneigentum. Zudem bietet das Projekt den Anlass, eine Mobilitätsstation zu errichten, die für den gesamten Ort für mehr Mobilität und Vernetzung sorgt und damit ansteigenden individuellen KFZ-Verkehr eindämmt. Die Wohnungen sollen eine sichere und zukunftsgerechte Energieversorgung und hohe Dämmstandards bekommen.

Weiterführende Informationen:

https://www.neueperspektivewohnen.de/projekte/projekte-detail/11-haus-in-heide.html

10.16 Borgstedt: Genossenschaftliches Wohnen Mohrhof

Besonderheit:

Schaffung von altersgerechtem, genossenschaftlichem Wohnraum im ländlichen Raum durch enge Zusammenarbeit von Gemeinde und Wohnungswirtschaft.

Zielsetzung

Im Ortskern der Gemeinde Borgstedt entstand auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Fläche ein altersgerechtes, generationsübergreifendes Wohngebiet mit 13 ebenerdigen Bungalows. Ziel ist es, den Mietbestand in der Gemeinde zu erhöhen, Bleibeperspektiven für Seniorinnen und Senioren zu schaffen sowie ein modernes, durchmischtes Wohngebiet zu schaffen.

Funktionsweise

Das Vorhaben wurde von der Baugenossenschaft Mittelholstein in enger Abstimmung mit der Gemeinde Borgstedt realisiert. Die Bungalows sind barrierearm, rollstuhlgerecht und energiesparend, sodass das Wohngebiet für junge Menschen, Senior*innen und Menschen mit Behinderung attraktiv ist. Es besteht ein Innenhof mit einer Gemeinschaftsfläche.

Weiterführende Informationen:

https://www.bgm-wohnen.de/wohnen/neubauten/mohrhof-borgstedt.html

10.17 Bredenbek: Wohngenossenschaft Dohrn’sche Höfe

Besonderheit:

Gründung einer privaten Genossenschaft und Schaffung von gefördertem Wohnraum im ländlichen Raum

Zielsetzung:

Im Innenbereich der Gemeinde Bredenbek entsteht ein genossenschaftliches Wohnprojekt mit insgesamt 21 Wohneinheiten. Die Innenbereichsfläche wurde im Rahmen des Ortsentwicklungskonzeptes als besonders geeignet für kleine, bezahlbare Wohnungen eingestuft. Ziel ist es, Wohnung für Senior*innen in der Gemeinde zu schaffen.

Funktionsweise:

Im Rahmen des Projektes wurde eine private Genossenschaft (Dohrnsche Höfe GmbH) gegründet. Die Projektbetreuung übernimmt die TING Projekte GmbH, die das Grundstück von der Gemeinde gekauft hat. Insgesamt entstehen 21 barrierearme Wohnungen, die sich über zwei Gebäude verteilen. Von den 21 Wohnungen sind sechs öffentlich gefördert.
Die Gemeinde hat Mitbestimmungsrecht bei der Belegung, sodass vorzugsweise Senior*innen aus Bredenbek als Mieter*innen in Betracht kommen.

Die Fertigstellung ist für 2022 geplant.

Weiterführende Informationen:

https://ting-projekte.de/dornsche-hoefe-eg-in-bredenbek/

10.18 Osdorf: Genossenschaftliches Wohnen

Besonderheit:

Genossenschaftliches Wohnen im ländlichen Raum

Vorschlagrechte der Gemeinde

Vergabe der Wohnungen nach kommunalen Kriterien

Zielsetzung:

Die Gemeinde Osdorf entwickelt mit der Genossenschaft GWU 52 Wohneinheiten, um den Bedarf nach gefördertem Wohnraum zu decken. Durch die Schaffung von kleineren Wohneinheiten sollen zum einen Jüngere gehalten und Umzugsmöglichkeiten für Ältere innerhalb der Gemeinde geschaffen werden.

Funktionsweise:

Die Gemeinde Osdorf hat keine finanziellen Möglichkeiten als Entwicklerin aufzutreten, weshalb der Kontakt zur GWU gesucht wurde, die bereits mehrere Wohnhäuser im Quartier im Bestand hat. Innerhalb von drei Jahren sollen vier Gebäude errichtet werden, die jeweils über 13 Wohnungen verfügen. Alle Wohnungen sind öffentlich gefördert und entsprechen den Vorgaben des 1. und 2. Förderweges. Es ist vorgesehen, dass die Gemeinde sogenanntes Vorschlagrecht erhält. Die Gemeinde kann demnach die Wohnungen nach eigenen Kriterien vergeben. Jedoch haben Mieter des jetzigen Bestandsgebäudes Vorrang bei Einzug.

Weiterführende Informationen:

https://www.gwu-eck.de/gefoerderter-wohnraum-in-osdorf/

https://osdorf.de/gemeinde/sozialer-wohnungsbau/

10.19 Dobbertin: „Dorf im Dorf“ – Altwerden auf dem Land

Besonderheit:

Schaffung einer zentralgelegen, senior*innengerechten Wohnwelt durch eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft

Zielsetzung:

In Dobbertin (Mecklenburg-Vorpommern) stellt das Projekt „Dorf im Dorf“ eine Antwort auf die Herausforderungen des Älterwerdens auf dem Land das. Es ermöglicht Senior*innen, in ihrer gewohnten Umgebung selbstbestimmt zu altern, indem im Ort unterschiedliche Wohn-, Service- und Versorgungseinrichtungen geschaffen werden. Das Projekt zeigt konkrete Lösungsmöglichkeiten für negative Auswirkungen des demografischen Wandels auf. Das gesamte Projekt ist in seiner ganzen Komplexität auch für andere Regionen des ländlichen Raumes nutzbar.

Funktionsweise:

Anhand eines gesamtheitlichen Konzepts wird eine senior*innengerechte Wohnwelt geschaffen, die sich in die bestehende Dorfstruktur durch die Umnutzung von Brachflächen integriert. Das Gelände ist barrierefrei und umfasst 39 Wohnungen zwischen 1,5 und 3 Zimmern (54 bis 88 m²). Es ist möglich, Pflegeleistungen dazuzubuchen. Zusätzlich bestehen Gemeinschaftsräume.

Das Projekt wird durch die kommunale Wohnungsbaugesellschaft finanziert.

Weiterführende Informationen:

https://www.wg-mildenitz.de/galerie/11568/projekt-dorf-in-dorf.html

10.20 Wesselburen: Senioren- und Bürgerzentrum e.G.

Besonderheit:

Gründung einer Sozialgenossenschaft, die als Vermieter und Verwalter auftritt.

Zielsetzung:

Das Senioren- und Bürgerzentrum im Kreis Dithmarschen ist ein Wohnprojekte für ältere Menschen, die selbstbestimmt wohnen. Das Wohn- und Dienstleistungsangebot setzt die Anforderungen an eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur für ältere Personen im kleinstädtischen und ländlichen Raum um.

Funktionsweise:

Die Finanzierung und Realisierung werden über die dafür gegründete Sozialgenossenschaft „Senioren- und Bürgerzentrum Wesselburen e. G. (SuB e. G.) getragen. Die Genossenschaft tritt zudem als Vermieter und Verwalter des Zentrums auf. Die Aufgaben werden von der NoRa Pflegewohnhaus KG ausgeführt.

Das Zentrum umfasst 12 barrierefreie Wohnungen mit gemeinsamem Wohnraum und Küchenbereich. Darüber hinaus gibt es eine betreute Wohngemeinschaft für Senior*innen mit unterschiedlichen Pflegegraden.

Das Bürgerzentrum wurde durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft im Programm „LandZukunft“ gefördert.

Weiterführende Informationen:

https://www.sub-wesselburen.de/

10.21 Barnstorf: Mehrgenerationenhaus mit angeschlossenem Servicebüro

Besonderheit:

Mehrgenerationenhaus und Servicebüro mit Wohnberatung im ländlichen Raum

Zielsetzung

Das Mehrgenerationenhaus ist ein Kompetenznetzwerk, das wichtige gesellschaftliche Gruppen wie Bürger*innen, Institutionen, Staat und Wirtschaft zusammenführt. Das Ziel ist die Weiterentwicklung einer sozialen Bürgergesellschaft – gefördert durch das Bundesministerium für Familie, Senior*innen, Frauen und Jugend.

Funktionsweise

In dem Zusammentreffen und Zusammenwirken von Jung und Alt kann sich eine lebendige Nachbarschaft entwickeln, die die Kommune stärkt und auch dabei hilft, soziale Probleme neu anzupacken. Im Miteinander der Generationen kann soziales Wachstum entstehen. Gemeinsame Aktivitäten und das Prinzip der Gegenseitigkeit verwirklichen Nachbarschaft und tragen zum sozialen Kapital der Gesellschaft bei. Die Zielgruppe sind ratsuchende Senior*innen, Angehörige und ältere Menschen. Das Servicebüro bietet eine Wohnberatung an sowie Informationen über Rentenversicherungen und ambulante Pflege.

Weiterführende Informationen:

https://www.igel-barnstorf.de/start/seniorenserviceb%C3%BCro/

10.22 St. Michaelisdonn: Kommunales Förderprogramm „Jung kauft Alt“

Besonderheit:

Kommunales Förderprogramm zur Unterstützung des Generationswechsels

Zielsetzung:

Ziel des kommunalen Förderprogramms ist es, den Generationswechsel im Bestand zu erleichtern. Familien werden bei Erwerb und Umbau von Bestandsgebäuden durch Zuschüsse für Baugutachten oder für den Kauf unterstützt. Dadurch werden vorhandene (technische) Infrastrukturen genutzt und die Flächeninanspruchnahme wird reduziert.

Funktionsweise:

Das Förderprogramm unterteilt sich in zwei Förderungen.

1. Laufende Förderung: Familien mit Kindern erhalten bei einer mindestens 40 Jahre alten Immobilien jährlich für 6 Jahre einen Grundbetrag von 1.500 € und 500 € pro Kind unter 18 Jahre. Die maximale Jahresförderung liegt bei 3.000 €.
2. Einmalige Förderung: Für Gutachten (z. B. Altbaugutachten) erhalten Leistungsberechtigte eine einmalige Förderung von 3.000 €

Weiterführende Informationen:

https://www.st-michaelisdonn.de/familie-zuschuesse/finanzielle-foerderung-von-altbauten

10.23 Heiligenstedtenerkamp: Mehrfamilienhaus im Dorf

Besonderheit:

Schaffung von bezahlbarem Geschosswohnungsbau im ländlichen Raum durch Erbpacht.

Zielsetzung:

Mit dem Bau eines Mehrfamilienhauses im Dorfkern wird angestrebt, die negative Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde aufzuhalten, indem die Integration von Geflüchteten vorangetrieben und ortsansässigen Senior*innen die Möglichkeit gegeben wird, ihre Wohnungen innerhalb des Dorfes zu verkleinern. Es handelt sich um preiswerten Wohnraum.

Funktionsweise:

Das Bauprojekt ist ein gemeinsames Projekt von Gemeinde und Amt. Der Bau fand auf einer bereits erschlossenen, kommunalen Fläche statt. Der Amtsausschuss hat für den Bau eine Million Euro zur Verfügung gestellt und übernimmt die Planung, Umsetzung, Vermarktung und Vermietung. Es wurde ein Erbbaurechtsvertrag abgeschlossen, sodass das Gebäude nach 10 Jahren Eigentum der Gemeinde wird. Derzeit sind im Haus alle Wohnungen vermietet.

Weiterführende Informationen:

https://metropolregion.hamburg.de/content-blob/11260676/5c1683472b82a8275abc2b3b93774906/data/bezahlbarer-wohnraum-protokoll-hamburg2.pdf (S. 4–5)

10.24 Eschweiler: Handlungskonzept Wohnen– Preisgebundener Wohnraum im Bestand (Nordrhein-Westfalen)

Besonderheit:

Erstellung eines Handlungskonzeptes für preisgebundenen Wohnraum

Zielsetzung:

Das Ziel ist es, mietpreisgebundenen Wohnraum im Eschweiler Wohnungsbestand zu schaffen und zu erhalten.

Funktionsweise:

Zum einen sollen Eigentümer*innen mietpreisgebundener Wohnungen motiviert werden, ihre Bindungen nicht auslaufen zu lassen bzw. zu verlängern, zum anderen sollen

Eigentümer*innen bislang nicht mietpreisgebundener Wohnungen motiviert werden, Belegungsrechte an die Kommune für einen festgelegten Zeitraum zu verkaufen. Die Stadt kann Belegungsrechte für bestehende Wohnungen erwerben, muss jedoch eine ggf. vorhandene Ertragslücke (Vergleich von preisgebundener Miete zur Marktmiete) dem Eigentümer der Wohnung zahlen. Der Neubau von Mietwohnungen ohne Bindung wird mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung des Landes gefördert, wenn im Gegenzug Besetzungsrechte an freien oder freiwerdenden Ersatzwohnungen im Bestand eingeräumt werden.

Weiterführende Informationen:

https://www.eschweiler.de/leben-wohnen/stadtentwicklung-planung/konzepte-fuer-eine-lebenswerte-stadt/handlungskonzept-wohnen-eschweiler-2016.pdf?cid=qi

10.25 Regulierungen der Zweitwohnsitze

Besonderheit:

Kommunale Einflussnahme der Wohnnutzung

Zielsetzung:

Ziel der Regulierungen ist es, Wohnraum für Ortsansässige zu schaffen, Ortskerne ganzjährig vital zu halten und Preissteigerungen zu vermeiden. Durch die Regelungen wird der Erwerb eines Zweitwohnsitzes erschwert und verliert an Attraktivität.

Eckernförde: Investorenverträge

Funktionsweise:

Anhand von Verträgen reguliert die Stadt Eckernförde die Nutzung von Wohnraum. Der Vertrag beinhaltet eine Quote von Zweitwohnungen, der nicht überschritten werden darf, sodass die Wohnanlagen überwiegend durch Dauerwohnen belegt sind.

Weiterführende Informationen:
https://www.shz.de/lokales/eckernfoerder-zeitung/gericht-erklaert-nutzungsuntersagung-fuer-ferienwohnungen-durch-die-stadt-fuer-rechtens-id28382572.html

Tegernsee: Erhöhung der Zweitwohnsitzsteuer

Funktionsweise:

Die Stadt Tegernsee hat ihre Zweitwohnsitzsteuer auf 20 % der Nettokaltmiete erhöht, um den Anstieg an Nebenwohnsitzen zu minimieren.

Weiterführende Informationen:

https://kommunal.de/zweitwohnungen-verbieten

Berchtesgaden: Genehmigungspflichtige Zweitwohnungen

Funktionsweise:

Interessierte, die einen Nebenwohnsitz in der Gemeinde erwerben möchten, müssen eine Genehmigung bei der Stadt beantragen, die in der Regel nicht erteilt wird. Für bestehende Zweitwohnungen besteht Bestandsschutz.

Weiterführende Informationen:

https://kommunal.de/zweitwohnungen-verbieten

Gemeinde Sylt: Steuerung über B-Plan

Funktionsweise:

Nach § 172 BauGB, Abs. 4 können Gemeinden im Bebauungsplan oder durch Satzungen Gebiete bestimmen, in denen die Nutzungsänderung baulicher Anlagen nur mit Genehmigung der Behörde zulässig ist.

In der Gemeinde Sylt werden somit Neubauvorhaben durch den Bebauungsplan gesteuert. Häuser ab einer Größe von 130m² müssen mindestens 60m² für Dauerwohnen zur Verfügung stehen. Die Regelung gilt bei Neubauten, oder wenn aus einem Wohnhaus ein Ferienhaus werden soll.

Weiterführende Informationen:

https://www.haufe.de/immobilien/wirtschaft-politik/sylt-bau-von-ferienwohnungen-wird-eingeschraenkt_84342_347808.html

10.26Wohnraumbörse Augsburg

Besonderheit:

Kreisweite Wohnraumbörse für benachteiligte Nachfragegruppen.

Zielsetzung:

Die Wohnraumbörse Augsburg hat das Ziel, hilfebedürftigen Wohnungssuchenden Wohnraum anzubieten. Die Börse soll zudem zu der Entschärfung der Wohnungsnot führen, indem Leerstände auf den Markt gebracht werden.

Funktionsweise:

Die Wohnraumbörse ist ein Angebot des Landkreises Augsburg. Hier können Vermieter geeignete Wohnungen direkt online oder telefonisch für finanziell benachteiligte Gruppen anbieten. Dabei ist der Landkreis Ansprechpartner und Vermittler, der Mietangebote annimmt und sie gezielt an infrage kommende Mieter weiterleitet. Die Abwicklung von Mietverhältnissen soll damit so unkompliziert wie möglich gestaltet werden.

Weiterführende Informationen:

https://www.b4bschwaben.de/b4b-nachrichten/augsburg_artikel,-wohnraumboerse-augsburg-chance-fuer-mieter-und-vermieter-_arid,260259.html

10.27 Wohnberatung „Wohnen im Alter“ Hansestadt Lübeck

Besonderheit:

Kooperation zwischen Stadt und Wohnungsunternehmen und Interessenvertretungen

Zielsetzung:

Ziel der Wohnberatung ist es, Senior*innen den selbstständigen Verbleib in der eigenen Wohnung und Wohnumgebung zu ermöglich.

Funktionsweise:

Die Wohnberatung ist eine Kollaboration zwischen der Hansestadt Lübeck, mehreren Lübecker Wohnungsunternehmen und Baugenossenschaften, Haus und Grund, dem Mieterverein Lübeck sowie dem Verein für Betreuung und Selbstbestimmung. Aus der Kooperation ist der Verein „Wohnen im Alter e. V - Verein für Beratung zu Wohnraumanpassungen und Barrierereduzierung sowie Beratung zu Hilfs- und Unterstützungsmöglichkeiten im Alltag“ entstanden. Zertifizierte Berater*innen unterstützen Hilfesuchende bei Anpassungsmöglichkeiten des Wohnraums. In der Geschäftsstelle befindet sich eine Ausstellung zu Wohnraumanpassungsmöglichkeiten.

Die Wohnberatungsstelle ist ein Modellprojekt der Hansestadt Lübeck und der Grundstücksgesellschaft TRAVE mbH und wurde mit öffentlichen Mitteln des Landes Schleswig-Holstein im Rahmen des Modellvorhabens „Wohnlotsen in Schleswig-Holstein“ gefördert.

Weiterführende Informationen:

https://www.wohnberatung-luebeck.de/ueber-uns.html

10.28 Hanerau-Hademarschen: Energetisches Quartierskonzept

Besonderheit:

Energetische Bestandssanierung

Zielsetzung:

Ziel des energetischen Quartierskonzeptes ist es, den Energieverbrauch, vor allem zu Wärmezwecken, zu erfassen, Wege zur Energieeinsparung aufzuzeigen und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Energiebedarf möglichst klimafreundlich gedeckt werden kann.

Funktionsweise:

Das Konzept wurde von einer Arbeitsgemeinschaft mehrerer Dienstleister erarbeitet und beinhaltet eine Darstellung der Ist-Situation des Quartiers. Dazu zählt eine Bestandsaufnahme des Gebäudebestandes, der CO2- und Energiebilanz. Des Weiteren werden Mustersanierungen zu unterschiedlichen Gebäudetypen vorgestellt, die jeweils Einsparpotenziale darstellen, als auch Versorgungszenarien dargestellt. Das Konzept schließt mit Umsetzungshemmnissen und einem Maßnahmenkatalog ab.

Weiterführende Informationen:

Bericht: https://www.hanerau-hademarschen.de/fileadmin/user_upload/Energetische_Quartierssanierung/Quartierskonzept_Hanerau-Hademarschen_Endfassung.pdf

Informationen zur Förderung: https://www.ib-sh.de/produkt/energetische-stadtsanierung/

11 Literaturverzeichnis

Analyse & Konzepte immo.consult (2021): Kreis Rendsburg-Eckernförde. Korrektur des Konzeptes zur Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft 2017 und der Fortschreibung 2019. Hamburg, März 2021

empirica (2017): Wohnungsmarktprognose für Schleswig-Holstein 2030.

empirica (2020): CBRE-empirica-Leerstandsindex und Berechnungen empirica

Institut für Städtebau und Wohnungswesen (2020): Planungspraxix regionaler Initiativen und interkommunaler Kooperation – Neue Materialien zur Planungskultur. Verfügbar unter: https://www.isw-isb.de/fileadmin/Content/pdf/Formulare/Publikation_interkommunale_Kooperationen_PJD.pdf

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (2020): Neue Perspektive Wohnen – Wohnquartiere. URL: https://www.ib-sh.de/produkt/neue-perspektive-wohnen-wohnquartiere/ (abgerufen 17.07.2020)

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (Hrsg.) (2020b): Wohnungsmarktprofil 2019, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kiel, Online unter: https://www.ib-sh.de/fileadmin/user_upload/downloads/immobilienkunden/wohnungsmarktbeobachtung/wohnungsmarktprofil-rendsburg-eckernfoerde.pdf (abgerufen 16.03.2020).

Kreis Stormarn (2021): Stormarner Bündnis für bezahlbares Wohnen. URL: https://www.kreis-stormarn.de/wirtschaft/stormarner-buendnis-fuer-bezahlbares-wohnen/index.html (Zugriff: 20.05.2021)

Umweltbundesamt (2020): Wohnfläche. URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche#zahl-der-wohnungen-gestiegen

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

INSTITUT RAUM & ENERGIE



Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlagenband 1: Auswertung und Dokumentation des Dialogprozesses

Wedel/Hamburg, zum 18.08.2021

Das Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird gefördert durch das Land Schleswig-Holstein.

Kreis Rendsburg-Eckernförde

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Inhaltsverzeichnis

Anlage 1: Ergebnisse der Bürgermeister*innengespräche 3

Anlage 2: Ergebnisse der Kommunalbefragung 8

Anlage 3: Ergebnisse der Ämterabfrage 21

Anlage 4: Zusammenfassende Ergebnisse aus den Dialogveranstaltungen 28

Anlage 5: Dokumentation der Fachkonferenz 32

Anlage 6: Dokumentationen aus den Workshops 39

Anlage 7: Dokumentation des Fachgesprächs mit der Wohnungswirtschaft 70

Anlage 8: Dokumentation des Werkstattgesprächs 74

Anlage 1: Ergebnisse der Bürgermeister*innengespräche

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die breitenwirksame Auftaktveranstaltung, die die frühzeitige Einbindung der Kommunen garantieren sollte, abgesagt. Deshalb wurden ausgewählte Kommunen telefonisch kontaktiert, um zeitnah über das Wohnraumentwicklungskonzept zu informieren, zu sensibilisieren und zu werben.

Zielsetzung der Gespräche war es, auf das Wohnraumentwicklungskonzept aufmerksam zu machen und ein erstes subjektives Stimmungsbild der Bürgermeister*innen einzufangen. Die Aussagen der Gespräche sind nicht auf das gesamte Kreisgebiet übertragbar und spiegeln lediglich ein subjektives Stimmungsbild und eine Momentaufnahme dar. Tiefergehende, belastbare Informationen sind der Kommunalbefragung zu entnehmen.

Es wurden insgesamt 51 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus den Ämtern Mittelholstein, Nortorfer Land, Bordesholm, Jevenstedt, Eiderkanal, Schlei-Ostsee und Hohner Harde sowie die amtsfreie Kommune Wasbek kontaktiert (siehe Tabelle 1) und letztlich 34 Telefoninterviews geführt; das entspricht einer Rücklaufquote von ca. 65%. Die Gespräche wurden im Zeitraum vom 30.03.2020 bis einschließlich 19.05.2020 durchgeführt.

Die Kommunen/Gesprächspartner wurden anhand folgender Kriterien ausgewählt:

- Regionale Streuung
- Kommunen verschiedener Größe, möglichst Kommunen mit über 500 Einwohner*innen
- Regionalplanerische Funktion (Kommunen im ländlichen Raum, mit einer Versorgungsfunktion, Zentrale Orte, Stadt-Umland-Bereiche, Ordnungsraum für Tourismus und Erholung)

Tabelle 1 *Übersicht der kontaktierten Kommunen und geführten Gespräche nach Amt*

Amt	Kontaktierte Kommunen	Durchgeführte Gespräche
Amt Mittelholstein	11	8
Amt Nortorfer Land	10	5
Amt Bordesholm	5	3
Amt Jevenstedt	3	3
Amt Eiderkanal	3	1
Amt Schlei-Ostsee	11	8
Amt Hohner Harde	7	4
Amtsfreie Kommunen	2	2
Summe	*51*	*34*

Die Gespräche waren auf ca. 15 Minuten ausgelegt und wurden als leitfadengestützte Telefoninterviews durchgeführt. Der Gesprächsleitfaden ist dem Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 1).

Insgesamt lässt sich aus den Gesprächen schließen, dass die wohnbauliche Entwicklung ein zentrales Handlungsfeld der Kommunen darstellt. Die befragten Bürgermeister*innen empfinden durch die (anhaltend) hohe Nachfrage, den Bedarf, sich verstärkt mit dem Thema auseinanderzusetzen.

Es wurden Aussagen zu folgenden Aspekten abgefragt:

- Nachfrage
- Bedarfe
- Entwicklungsabsichten
- Innenentwicklung und Leerstand
- Auswirkungen auf die Infrastruktur
- Weitere kommunale Handlungsfelder

Aus den Themenbereichen ergeben sich folgende Ergebnisse:

Nachfrage

In den befragten Kommunen wird die aktuelle Nachfrage nach Wohnraum als hoch empfunden, so dass diese in 25 von 33 Fällen nicht bedient werden kann. Begründet wird dies mit der (politischen) Entscheidung, eine behutsame und ortsangemessene wohnbauliche Entwicklung zu verfolgen und überwiegend die Nachfrage von „Kindern der Gemeinde“ zu befriedigen. In kleineren Kommunen wird die Integration von Neubürger*innen teilweise als problematisch angesehen.

Die Nachfrage kommt zum einen aus den umliegenden Zentren Kiel, Neumünster und teilweise auch aus Hamburg. Insbesondere Kommunen, die eine günstige Verkehrsanbindung haben, profitieren an dieser Stelle mehr. Zum anderen wird Nachfrage aus der eigenen Gemeinde („Kinder der Gemeinde“) und dem näheren Umland gespürt.

Die größte Nachfragegruppe sind Familien. Weitere Nachfragegruppen, wie Senior*innen und Alleinstehende, spielen eine untergeordnete Rolle. Daher fokussiert sich die Nachfrage auf das Einfamilienhaussegment.

Spezifische Bedarfe

Es bestehen Bedarfe im Bereich der kleineren Wohneinheiten, hier insbesondere für die Jüngeren und Senior*innen. Die Gespräche ergaben, dass die Bürgermeister*innen den Bedarf an Wohneinheiten für Ältere zwar erkennen, jedoch gegenwärtig als gering eingeschätzt wird. Der Bedarf wird zukünftig tendenziell ansteigen. Vor allem größere Gemeinden mit einer vorhandener Nahversorgungsinfrastruktur sehen einen erhöhten Bedarf an bedarfsgerechten Wohnraum. In ländlichen Gemeinden ohne (soziale) Infrastruktureinrichtungen wird der Bedarf als gering angesehen.

Preisentwicklung / Bezahlbarer Wohnraum

Im Vergleich zu den umliegenden Zentren und der restlichen Bundesrepublik werden die Immobilien- und Grundstückspreise als gering eingeschätzt, trotz der (teilweise dynamischen) Preisentwicklungen der letzten Jahre. Durch die Preisentwicklung wird die Versorgung mit kostengünstigem Wohnraum erschwert. Aufgrund dessen vermarkten einige Kommunen Grundstücke selbst. Im Amt Schlei-Ostsee wird die Problematik nach bezahlbarem Wohnraum verstärkt wahrgenommen. Aufgrund der touristischen Prägung des Amtes und der hohen Nachfrage nach Zweitwohnsitzen von (finanzstarken) Personen, stehen hier einige Gemeinden vor der Herausforderung, „in Konkurrenz“ zur zahlungsbereiten Nachfrage von „außen“ Grundstücke und Immobilien für die ortsansässige Bevölkerung anbieten zu wollen.

Bedeutung der Innen- und Bestandsentwicklung

Die Innenentwicklung ist für die Deckung des wohnbaulichen Bedarfs wesentlich. Zur Deckung der wohnbaulichen Nachfrage wird vermehrt im Innenbereich gebaut und spielt auch für die zukünftige Wohnbebauung eine entscheidende Rolle. Die befragten Kommunen sehen jedoch Hemmnisse in der Aktivierung von Innenbereichsflächen, die nicht im Eigentum der Kommune liegen. Innenentwicklungsgutachten werden als gutes Instrument angesehen, die Potenzialflächen im Innenbereich zu identifizieren und die Entwicklung im Innenbereich voranzutreiben.

Folgewirkung für die Infrastruktur

Folgekosten für vorhandene Infrastruktur werden insbesondere in den Bereichen Kinderbetreuung und Abwasserentsorgung erwartet bzw. diskutiert. In der Vergangenheit wurden die Betreuungsmöglichkeiten der Kindertagesstätten bereits erweitert oder eine Erweiterung ist zukünftig geplant. Die Abwasserentsorgung erfolgt oftmals in Zweckverbänden und stellt zurzeit kein Hemmnis von weiterer wohnbaulicher Entwicklung dar. Der Ausbau der Kläranlagen ist sehr kostenintensiv.

Es wird deutlich, dass der Ausbau der Kapazitäten von technischen und sozialen Infrastrukturen und die dabei entstehenden Kosten bei Neubauvorhaben mitgedacht werden. Jedoch ist es nicht ersichtlich, ob auch die langfristigen Folgekosten diskutiert werden und eine Rolle spielen.

Ergebnisse aus weiteren Teilräumen des Kreises

In weiteren Projektkontexten – interkommunale Bausteine für das Wohnen in der Förderegion, der Begleitung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg und des Amtes Hüttener Berge – sind Gespräche mit Bürgermeister*innen aus den entsprechenden Teilregionen durchgeführt worden. In diesen Teilräumen wurden ähnliche Themen und Schwerpunkte genannt, sodass zu den oben dargestellten Ergebnissen Parallelen bestehen.

In allen Teilräumen wird die Schaffung von bedarfsgerechten Wohnformen, Aktivierung von Innenbereichsflächen und die hohe Nachfrage als Herausforderung gesehen. Gleichzeitig ist die Entwicklungsbereitschaft der Kommunen geringer als die empfundene Nachfrage.

In der Förderegion spielen zudem die Schaffung und Versorgung von preisgünstigem Wohnraum eine erhebliche Rolle und der Wohnungsmarkt wird als sehr angespannt empfunden. Insbesondere in den touristisch geprägten Kommunen erhöht die Nachfrage nach Zweit- und Ferienwohnsitzen den bestehenden Druck auf dem Wohnungsmarkt. Des Weiteren haben die Gespräche ergeben, dass die wohnbauliche Entwicklung neben den Bedarfen der Zielgruppe „Familie“ verstärkt die Bedarfe von Senior*innen decken muss.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg diskutiert bereits seit über 10 Jahren offensiv das Thema Innenentwicklung und Flächeninanspruchnahme. Auch hier spielt die Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum eine wichtige Rolle. Die hohen Grundstückspreise führen zu einer Verdichtung insbesondere im Rendsburger Umland.

Ergebnisse aus den 34 Bürgermeister*innengesprächen	
• Hohe Nachfrage (nach EFH) • „Zukünftiger" Bedarf nach kleinen Wohneinheiten für Jung & Alt bestätigt, aber aktuell Planung und Realisierung: überwiegend EFH • Auf (Infrastruktur-)Folgekosten wird geachtet • Befürchtung, die Integration zu vieler Neubürger*innen könne nicht geleistet werden • Aktivierungshemmnisse im Innenbereich	
Förderegion	**Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg**
• Angespannter Wohnungsmarkt mit nachfragebedingten Preissteigerungen • Flächenverfügbarkeit/ Entwicklungs-bereitschaft • Wegfall der Mietpreisbindungen • Ausgelastete Infrastrukturen • Schaffung von bedarfsgerechten Wohnformen als Herausforderung	• Baugeschehen spiegelt hohe Nachfrage nicht wieder • Hohe Grundstückspreise fördern Verdichtung, v.a. im Umlandbereich

Abbildung 1 *Vergleich der Ergebnisse aus anderen Teilbereichen des Kreises*

Das Amt Hüttener Berge und seine amtsangehörigen Kommunen haben sich in jüngster Vergangenheit im Rahmen eines Modellvorhabens mit der Abteilung Landesplanung und ländliche Räume des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration mit der „Weiterentwicklung und Qualifizierung der konzeptionellen Grundlagen für eine interkommunale Vereinbarung zur wohnbaulichen Entwicklung im Amt Hüttener Berge" befasst. (Nicht beteiligt war die Gemeinde Borgstedt, die ihre wohnbauliche Entwicklung bereits im Rahmen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg abstimmt).

Ziel dieses Modellvorhabens war es, basierend auf einer Abschätzung des künftigen Wohnraumbedarfes eine Kooperationsvereinbarung für eine abgestimmte wohnbauliche Entwicklung im amtsangehörigen Raum zu schließen, die das Ziel einer bedarfsgerechten, flächensparenden und im Hinblick auf die Sicherung der Daseinsvorsorge nachhaltigen Siedlungsentwicklung verfolgt.

Hintergrund des Modellvorhabens war insbesondere, dass in vielen amtsangehörigen Gemeinden eine teils erhebliche Nachfrage nach Wohnraum – sowohl aus der eigenen Bevölkerung als auch von außerhalb des Amtes – besteht, der mit einer abgestimmten bedarfsgerechten und nachhaltigen Steuerung der wohnbaulichen Entwicklung begegnet werden soll. In diesem vom Büro GGR begleiteten Modellvorhaben sind mit allen Kommunen im Amt Hüttener Berge Kommunalgespräche u.a. zu folgenden Themen geführt worden:

- Zielgruppen für die künftige bauliche Entwicklung
- Für die Zielgruppen besonders benötigte Wohn- und Gebäudeformen
- Konkrete Planungen für die wohnbauliche Entwicklung
- Auswirkungen auf die Infrastruktur

In diesen Gesprächen hat sich gezeigt, dass neben (jungen) Familien als „klassische“ Zielgruppe für die wohnbauliche Entwicklung insbesondere auch erheblicher Bedarf für Wohnraum für die (vor allem eigenen) Senior*innen gesehen wird. Für diese Zielgruppe sind dabei für die Gemeinden verschiedene Gebäudeformen vorstellbar, die sich in die bestehenden Strukturen im ländlichen Raum einpassen (z.B. kleinere Bungalows oder Projekte wie der „Moorhof“ in Borgstedt). Nennenswerte Einschränkungen der künftigen wohnbaulichen Entwicklung durch fehlende Kapazitäten im Bereich der vorhandenen Infrastrukturen ergeben sich nach Auffassung der Kommunen nicht.

Grundsätzlich besteht bei den Gemeinden des Amtes Hüttener Berge, in der Förderegion und im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ein deutliches Interesse, neben Ein- oder Zwei-Familien-Häusern auch kleinere bezahlbare Wohneinheiten schaffen zu können, um auf die Bedarfe reagieren und eine passgenaue Wohnraumversorgung sicherstellen zu können.

Anlage 2: Ergebnisse der Kommunalbefragung

1 Einführung

Im Rahmen des Projektes wurde eine Befragung aller Städte und Gemeinden im Kreisgebiet durchgeführt. Dies geschah mittels eines Online-Fragebogens (vgl. Abbildung 2). An der Befragung beteiligten sich zwischen dem 29.7.2020 und 31.1.2021 mit 83 rund die Hälfte der Städte und Gemeinden (Rücklaufquote: 50,3%).

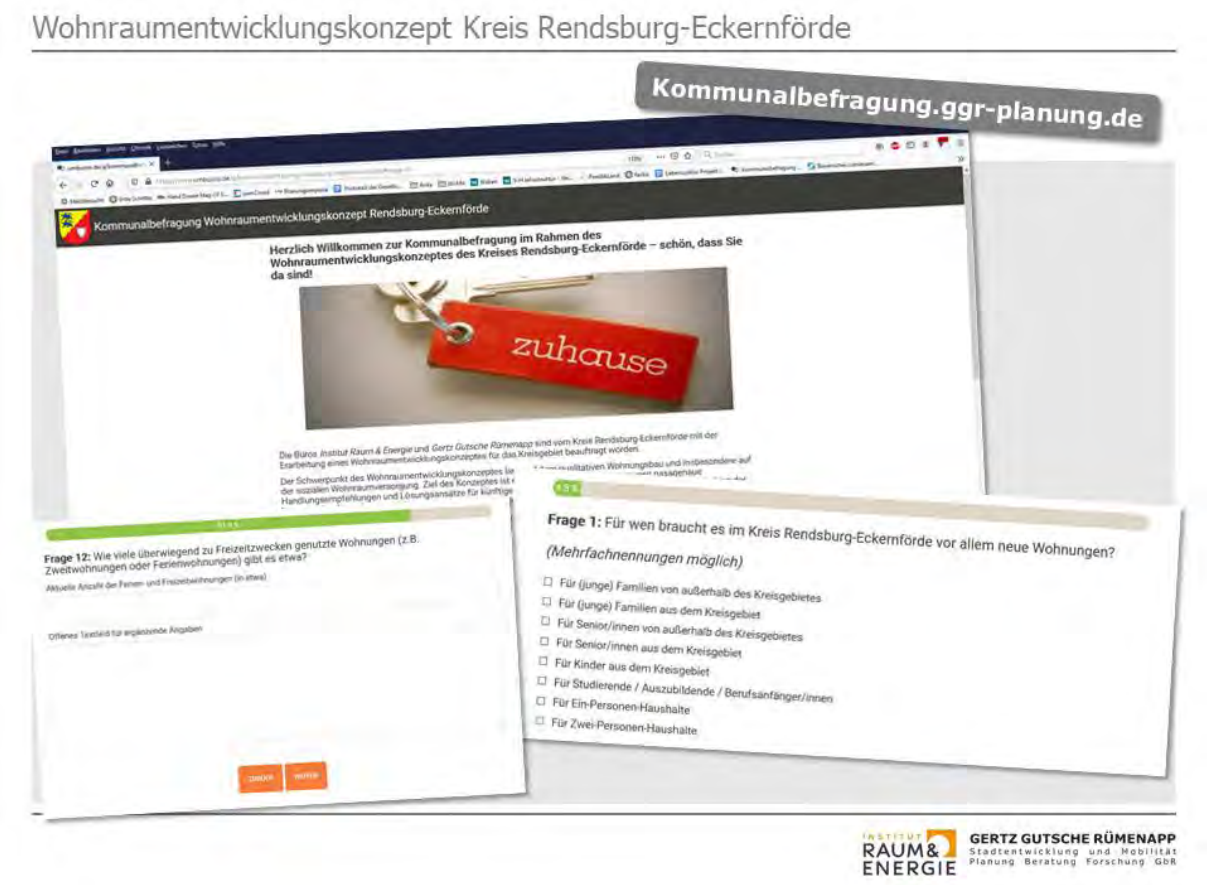


Abbildung 2 *Beispielhafte Abbildungen aus der Online-Befragung der Städte und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde*

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Viele der zur Beschreibung der mit der aktuellen und künftigen Wohnraumversorgung in Zusammenhang stehenden Aspekte benötigten Kenngrößen lassen sich aus öffentlichen Statistiken und anderen vorliegenden Studien sowie Untersuchungen nutzen oder ableiten.

Zur Erarbeitung eines Wohnraumentwicklungskonzeptes, welches im Wesentlichen auf eine Unterstützung der kommunalen Akteur*innen im kreisangehörigen Raum zielt, sind jedoch zusätzlich Aspekte wichtig, die sich aus diesen Daten nicht ablesen lassen. Dies betrifft zuvorderst Einschätzungen der Städte und Gemeinden zu aktuellen Herausforderungen, den

Zielgruppen der Wohnraumversorgung sowie daraus abgeleitete Planungsüberlegungen, -chancen und -hemmnisse. Um diese für die Erarbeitung des Wohnraumentwicklungskonzeptes nutzen zu können, wurde eine Online-Befragung konzipiert und durchgeführt.

1.2 Befragungsinhalte, Rücklauf und Einschätzung zu den Rückmeldungen

Die Befragung umfasst die folgenden Themenbereiche:

- Zielgruppen der Wohnraumversorgung
- Benötigte Wohnformen
- eigene aktuelle Planungen oder Planungsüberlegungen
- Freizeitwohnungen und Leerstand
- Folgewirkungen der wohnbaulichen Entwicklung
- interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung.

Grundsätzlich beziehen sich die aus der Befragung zu ziehenden Erkenntnisse auf die Auswertungen von Rückmeldungen auf (maximal) der Hälfte der Gemeinden. Aufgrund der Breite der teilnehmenden Kommunen ist eine Ableitung von Schlussfolgerungen für das Kreisgebiet jedoch möglich.

Der Anteil der teilnehmenden Städte und Gemeinden ist mit rund zwei Dritteln aus dem Teilraum 3 besonders hoch. Vergleichsweise gering ist die Rücklaufquote mit 31% aus dem Teilraum 4 (vgl. Abbildung 3).

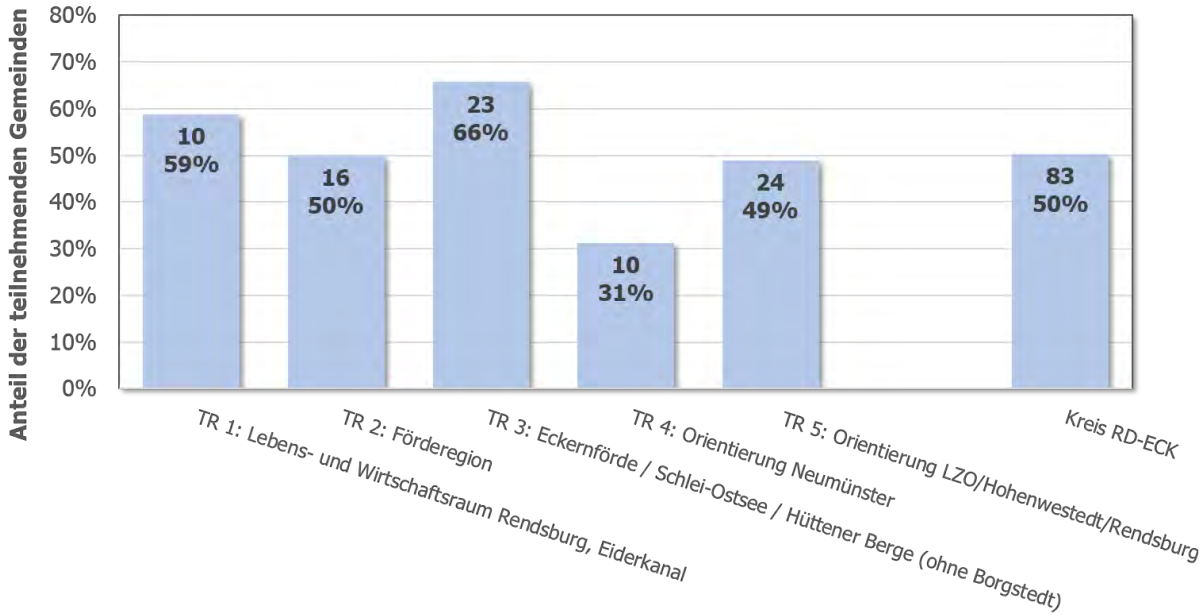


Abbildung 3 *Anteil der teilnehmenden Städte und Gemeinden aus den einzelnen Teilräumen (beschriftet sind die Säulen jeweils mit der absoluten Anzahl sowie dem Anteil der antwortenden Kommunen aus dem jeweiligen Teilraum)*

Da die einzelnen Teilräume jedoch grundsätzlich eine unterschiedliche Anzahl von Städten und Gemeinden umfassen (von 17 Städten und Gemeinden im Teilraum 1 bis zu 49 im Teilraum 5) lohnt auch eine kurze Betrachtung der absoluten Anzahl der teilnehmenden Kommunen – dies ist insbesondere für die Interpretation der für den gesamten Kreis ausgewiesenen Werte wichtig (vgl. Abbildung 4).

Dabei wird deutlich, dass absolut gesehen die meisten teilnehmenden Städte und Gemeinden aus den Teilräumen 5 (24 Teilnehmende) und 3 (23) eingegangen sind. Eine eher geringe Anzahl der Rückmeldungen stammt mit je 10 aus den Teilräumen 1 und 4 (Insbesondere für den Teilraum 1 ist die Rücklaufquote wie Abbildung 3 zeigt mit knapp 60% jedoch sehr gut).

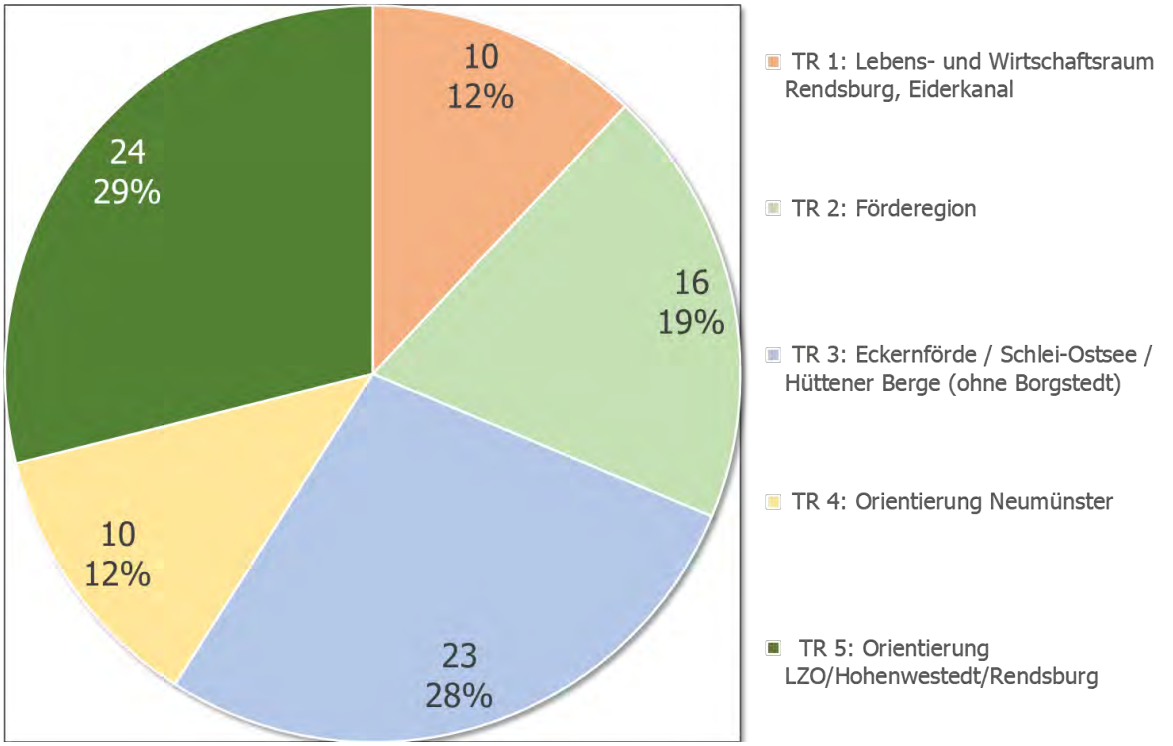


Abbildung 4 *Anteil der teilnehmenden Städte und Gemeinden aus den einzelnen Teilräumen an allen teilnehmenden Kommunen (beschriftet sind die Säulen jeweils mit der absoluten Anzahl sowie dem Anteil der antwortenden Kommunen aus dem jeweiligen Teilraum an allen teilnehmenden Kommunen)*

2 Zielgruppen und Wohnformen für eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung

Insbesondere die Antworten zu den Zielgruppen der Wohnraumversorgung sowie den für diese benötigen Wohnformen lassen sich gut für Auswertungen im Rahmen dieses Berichtes verwerten.

„Für wen braucht es im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor allem neue Wohnungen?“

Auf die Frage danach, für wen es im Kreis Rendsburg-Eckernförde (insgesamt – nicht zwingend in der eigenen Stadt oder Gemeinde!) vor allem neue Wohnungen braucht, benennen

knapp 90% der Städte und Gemeinden „junge Familien aus dem Kreisgebiet“ als zentrale Zielgruppe. Zwei Drittel der Städte und Gemeinden konstatieren Wohnungsbedarf für „Senior*innen aus dem Kreisgebiet“, rund die Hälfte für Ein- bzw. Zwei-Personen-Haushalte (55% bzw. 49%) (vgl. Abbildung 5).

Beim Vergleich der Häufigkeit der Aussagen aus den einzelnen Teilräumen fällt auf, dass der Bedarf an Wohnraum für Ein-Personen-Haushalte im Teilraum 1 – also im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg – deutlich stärker empfunden wird. Der Anteil der Antworten, die Seniorinnen und Senioren als wichtige Gruppe für die Wohnraumversorgung benennen, ist im Teilraum 3 (Eckernförde, Amt Schlei-Ostsee, Amt Hüttener Berge (ohne Borgstedt)) vergleichsweise höher als in anderen Teilräumen. Dies betrifft auch und insbesondere auch in das Kreisgebiet zuziehende Senior*innenhaushalte (vgl. Abbildung 6).

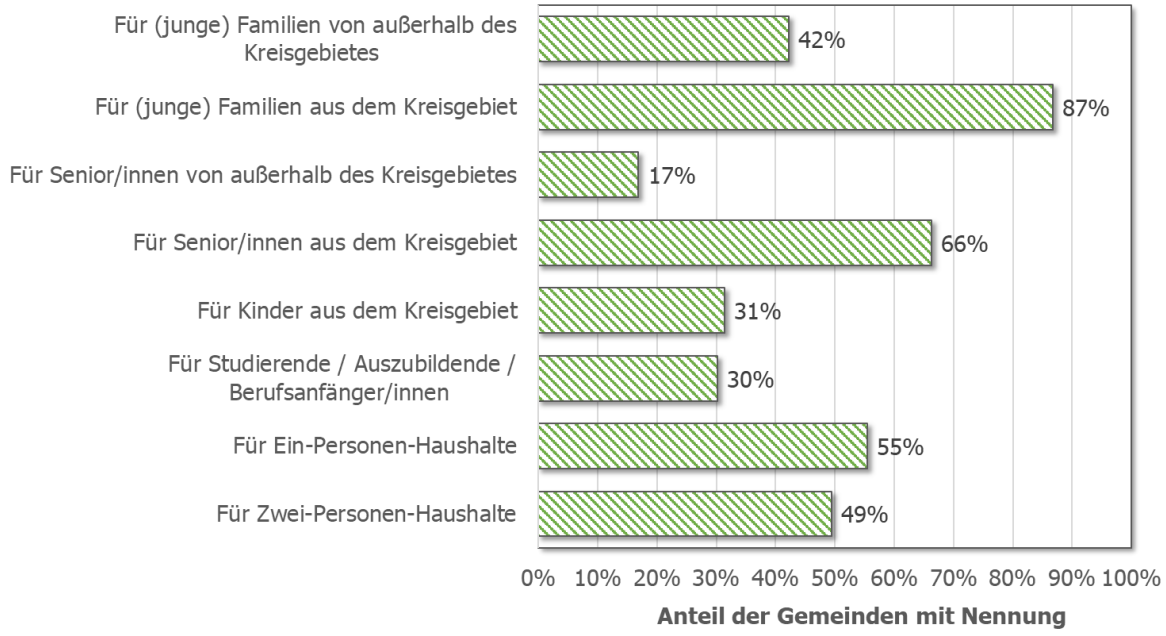


Abbildung 5 *Antworten auf die Frage „Für wen braucht es im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor allem neue Wohnungen?“ (Mehrfachnennungen möglich)*

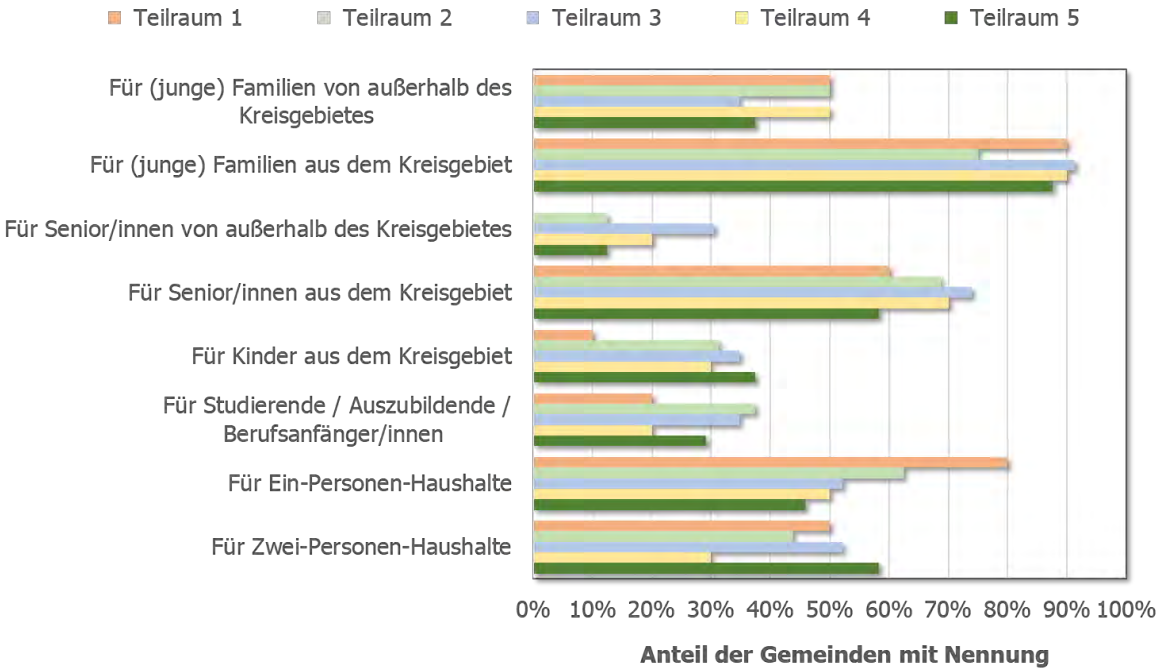


Abbildung 6 *Antworten auf die Frage „Für wen braucht es im Kreis Rendsburg-Eckernförde vor allem neue Wohnungen?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen*

„Welche „Zielgruppen“ sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung <u>in Ihrer Stadt oder Gemeinde</u> besonders im Mittelpunkt stehen?“

Während die vorangegange Frage auf den Wohnraumbedarf im gesamten Kreis Rendsburg-Eckernförde abzielte, bezieht sich eine weitere Frage auf die Zielgruppen für die künftigen Wohnraumentwicklung in der eigenen Stadt oder Gemeinde. Nahezu alle Städte und Gemeinden benennen (junge) Familien als wesentliche Zielgruppe für die eigenen Wohnraumentwicklung. Senior*innenhaushalte stellen für rund zwei Drittel der Städte und Gemeinden eine wichtige Zielgruppe für die Wohnraumversorgung dar. 35 % bzw. 37 % nennen einkommensschwächere Haushalte sowie Single-Haushalte und Alleinerziehende (vgl. Abbildung 7).

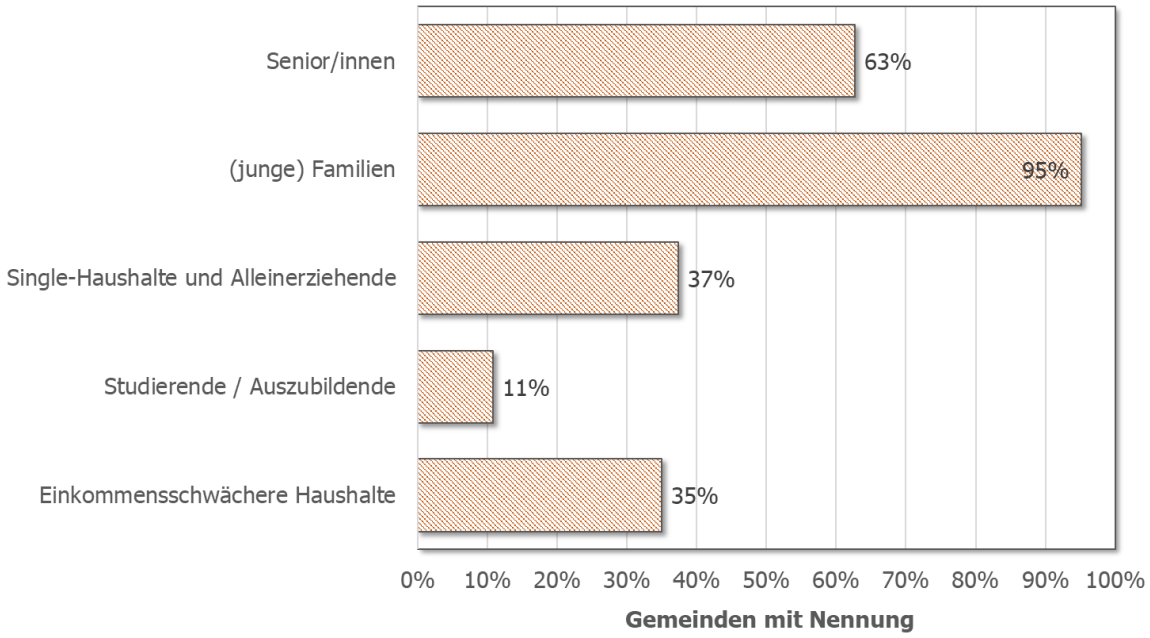


Abbildung 7 *Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich)*

Die teilraumspezifische Auswertung zeigt, dass „nur“ etwa 80% der Städte und Gemeinden aus dem Teilraum 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowie Amt Eiderkanal) (junge) Familien als Zielgruppe für die eigenen Entwicklung nennen. In den anderen Teilräumen sind es über 90%, in den Teilräumen 3 und 4 nennen sogar alle Kommunen diese Zielgruppe. Demgegenüber ist der Anteil der Städte und Gemeinden, die Single- und Alleinerziehenden-Haushalte als wichtige Zielgruppe für die eigene Entwicklung nennen mit 70% vor allem im Teilraum 1 hoch. In den anderen Teilräumen werden diese Gruppen nur von 20% bis 40% der Städte und Gemeinden genannt.

Einkommensschwächere Haushalte stellen insbesondere in der in Bezug auf die Kauf- und Mietpreise besonders „teuren“ Förderegion um Kiel mit etwa 56% eine wichtige Zielgruppe dar. In den anderen Teilräumen sind diese Anteile geringer, insbesondere im Teilraum 5 steht diese Zielgruppe mit Nennungen durch rund 12% der Städte und Gemeinden weniger im Mittelpunkt der Betrachtungen. Hier ist das allgemeine Niveau der Immobilienkauf- und -mietpreise jedoch auch vergleichsweise gering (vgl. Abbildung 8).

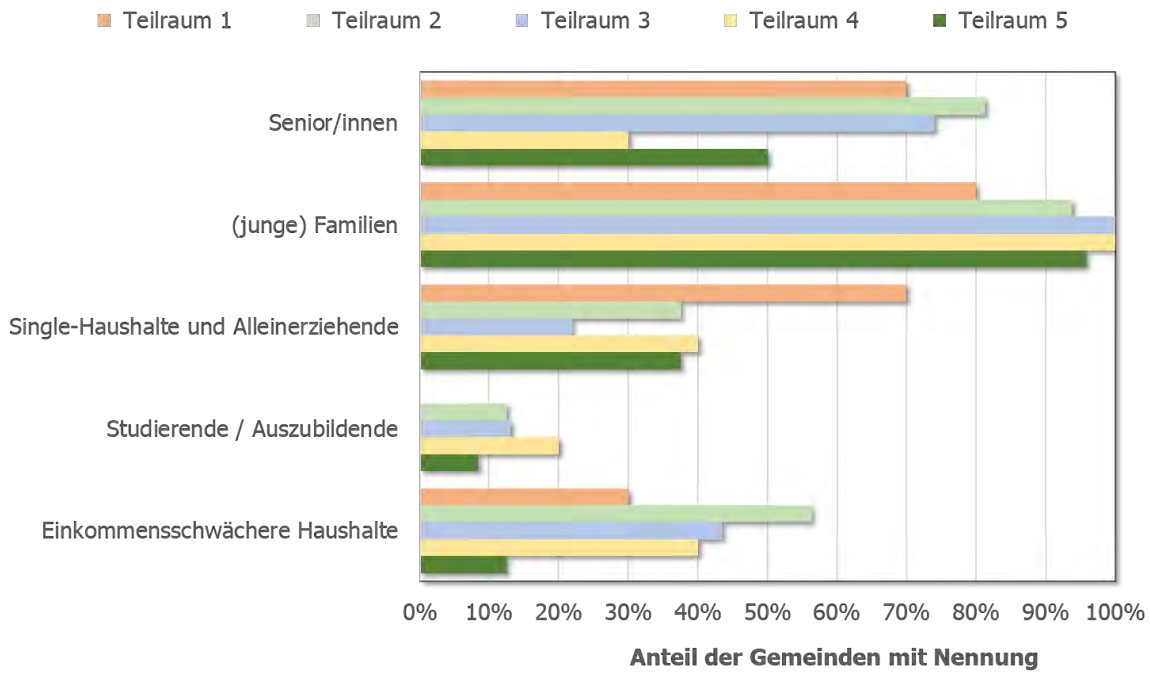


Abbildung 8 *Antworten auf die Frage „Welche Zielgruppen sollen bei der künftigen Wohnraumentwicklung in Ihrer Stadt oder Gemeinde besonders im Mittelpunkt stehen?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen*

„Welche Wohnungs- und Gebäudeformen braucht es für diese Zielgruppe(n) in Ihrer Stadt oder Gemeinde vor allem?“

Um diese Zielgruppen adäquat mit Wohnraum versorgen zu können, sehen rund drei Viertel der antwortenden Städte und Gemeinden Bedarf nach Einfamilienhäusern, 70% nach senior*innengerechten Wohnungen und mehr als die Hälfte der Kommunen bezahlbare Wohnungen als bedarfsgerechte Wohnungs- und Gebäudeformen an (vgl. Abbildung 9).

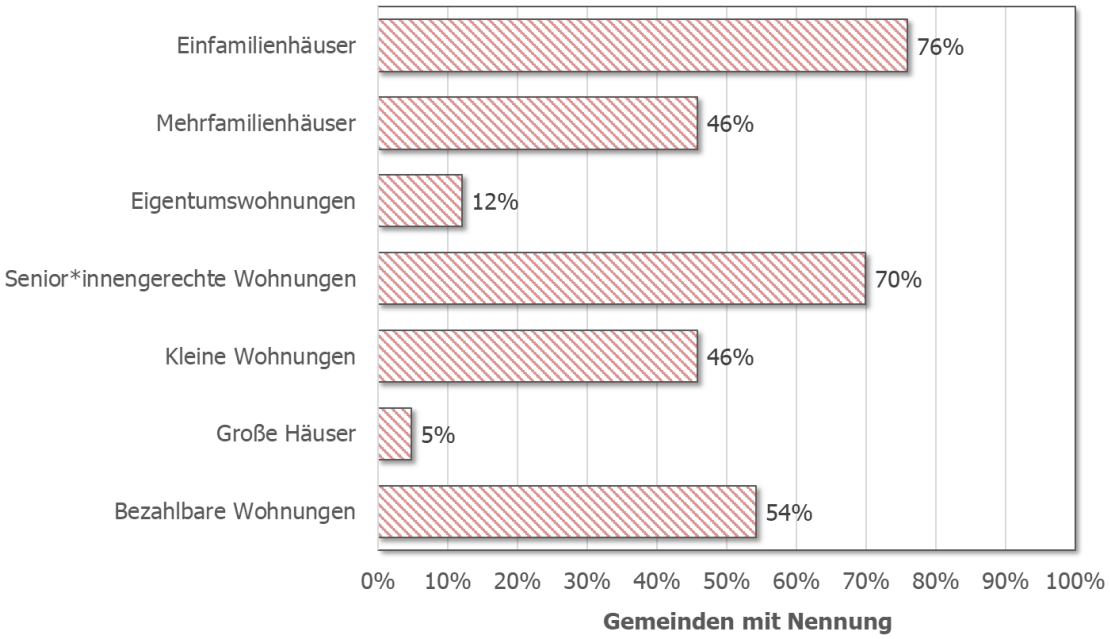


Abbildung 9 *Antworten auf die Frage „Welche Wohnungs- und Gebäudeformen braucht es für diese Zielgruppe(n) in Ihrer Stadt oder Gemeinde vor allem?“ (Mehrfachnennungen möglich)*

Insbesondere in den ländlicher geprägten Teilräumen 3, 4 und 5 wird angesichts der fokussierten Zielgruppen das Einfamilienhaus mit 80-90% der Nennungen als bedarfsgerechte Wohnform angesehen. In vielen Gemeinden der Förderegion um Kiel stehen demgegenüber eher Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sowie senior*innengerechte Wohnungen im Fokus (über 62% bzw. über 81%). Letztgenannte sind auch für die überwiegende Mehrzahl der Gemeinden in den Teilräumen 1 und 5 wichtig (jeweils rund 70%). Der Anteil der Kommunen mit Nennungen aus den Teilräumen 3 (65%) und 4 (60%) liegen nur leicht darunter.

Kleinere Wohnungen werden in vielen Städten und Gemeinden der Teilräume 1 und 3 als bedarfsgerecht angesehen (jeweils leicht über 60%). Die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums ist für die Mehrzahl der Kommunen der Teilräume 1, 2 und 3 ein wesentliches Handlungsfeld für die Bedarfsgerechtigkeit der (künftigen) Wohnraumversorgung (zw. 56% und 65%). Große Häuser werden nur von weniger als 9% der Gemeinden in den Teilräumen 3 und 5 genannt, in den anderen Teilräumen gar nicht (vgl. Abbildung 10).

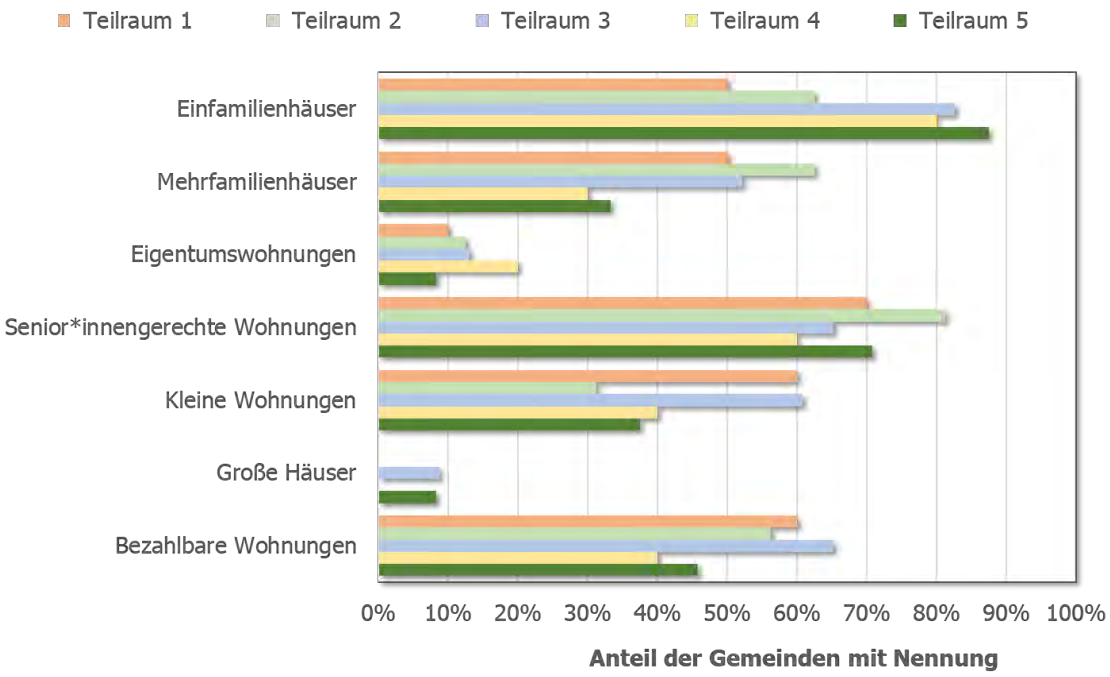


Abbildung 10 *Antworten auf die Frage „Welche Wohnungs- und Gebäudeformen braucht es für diese Zielgruppe(n) in Ihrer Stadt oder Gemeinde vor allem?“ (Mehrfachnennungen möglich) – differenziert nach Teilräumen*

3 Planungen für die künftige wohnbauliche Entwicklung

Erkenntnisse aus den Rückmeldungen zu aktuellen und künftigen Planungsüberlegungen sind hingegen nur eingeschränkt verwertbar, da nur ein Teil der Städte und Gemeinden Angaben dazu machen und zudem häufig Spielräume angegeben werden bzw. auf Unsicherheiten und Unwägbarkeiten bei den Planungen hingewiesen wird. Hier können lediglich einige Tendenzaussagen abgeleitet werden als dass ein belastbares Bild entsteht. Die Rückmeldungen sind aber jedoch dennoch hilfreich – auch wenn absolute Zahlen hier nicht weiterhelfen.

Wie die folgende Abbildung 11 zeigt, ist der Anteil der bis zum Jahr 2025 geplanten Wohneinheiten in Einfamilienhäusern insbesondere in Städten und Gemeinden des Teilraums 2 – also der Förderegion – mit rund 34% der Wohneinheiten vergleichsweise gering. In den anderen vier Teilräumen beträgt dieser Anteil zwischen 51% und 58%. Die – nach dem Teilraum 2 – höchsten Anteile wurden dabei mit 58% für den Teilraum 1 (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg + Gemeinden/Städte des Amtes Eiderkanal) bzw. mit 57% für den eher ländlich strukturierten Teilraum 5 berechnet.

Spiegelbildlich dazu ist der Anteil der geplanten Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern vor allem in der Förderegion hoch (54%), während dieser in den anderen Teilräumen zwischen 32% (Teilraum 1) und 40% (Teilraum 3) vergleichsweise geringer ist.

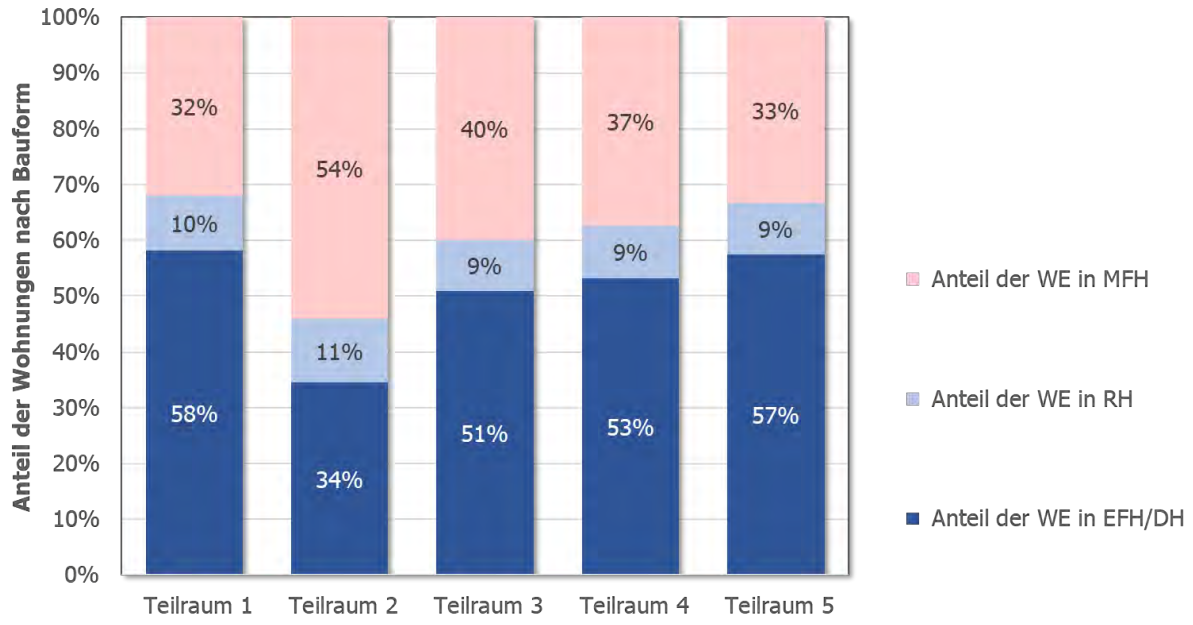


Abbildung 11 Anteile der geplanten Wohnungen nach Bauform nach zentralörtlicher Gliederung

Wird diese Auswertung nun nochmals nach der zentralörtlichen Einstufung der einzelnen Städte und Gemeinden durchgeführt zeigt sich, dass der Anteil der Wohneinheiten in Einfamilien- und Doppelhäusern vor allem in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion hoch ist (rund 67%). Mit wachsender Zentralität der Kommunen – und damit einer besseren Versorgungssituation – wächst der Anteil der geplanten Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern tendenziell an (63% in Unterzentren, 60% in den Stadtrandkernen gegenüber 26% in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion). Folglich geht der Anteil der geplanten Wohneinheiten in Einfamilien- und Doppelhäusern mit wachsender Zentralität tendenziell zurück (67% in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion, 28% bzw. 26% in Stadtrandkernen und Unterzentren). Für das Mittelzentraum Eckernförde ergeben sich Anteile von je 44% für Wohneinheiten in Einfamilien- und Doppelhäuser sowie in Mehrfamilienhäusern (vgl. Abbildung 12).

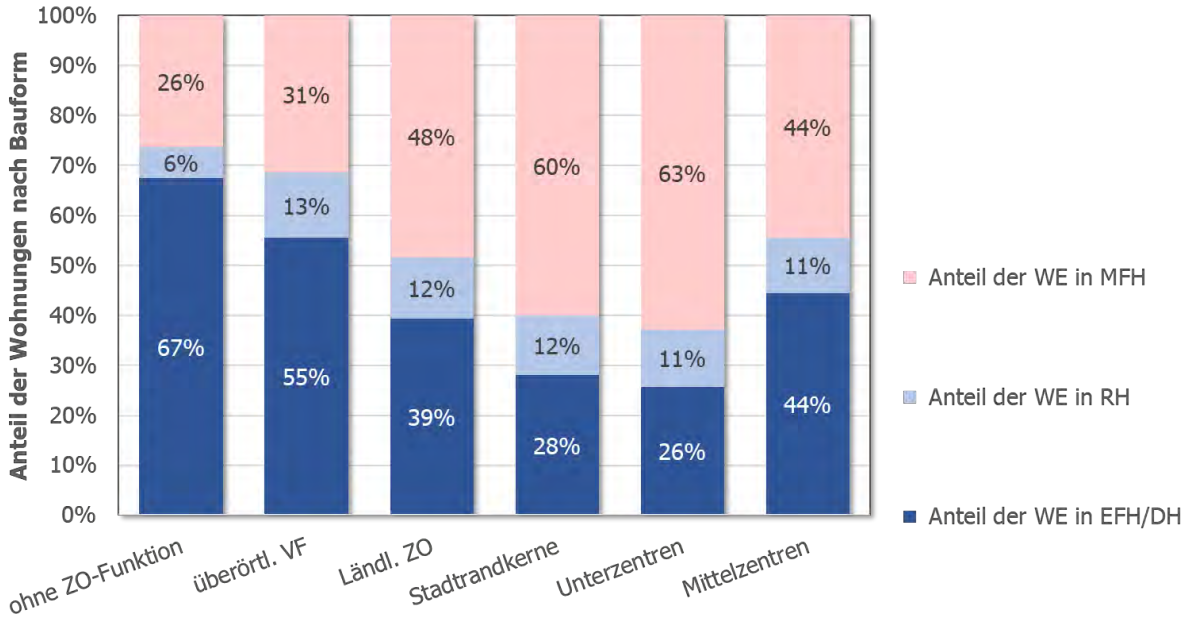


Abbildung 12 Anteile der geplanten Wohnungen nach Bauform – nach zentralörtlicher Gliederung

4 Leerstand

Eine Quantifizierung der Angaben zum Wohnungsleerstand fällt – zumindest in Form des „Auszählens“ der Angaben zu den leerstehenden Wohneinheiten auf Gemeindeebene – aufgrund der Struktur der Rückmeldungen vergleichsweise schwer.

Es kann dennoch festgehalten werden, dass rund 78% der teilnehmenden Städte und Gemeinden konstatieren, dass in ihren Städten und Gemeinden überhaupt keine Probleme mit Wohnungsleerständen bestehen. Nur 2% der Antwortenden geben an, dass es vereinzelt Leerstände gibt. Die anderen Rückmeldungen betreffen Leerstände in ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäuden (6%) bzw. „Schrottimmobilien“, bei denen die Eigentümer/innen keine Sanierungsbereitschaft erkennen lassen (6%), in der Sanierung befindliche Gebäude (5%) bzw. Leerstände im Rahmen der normalen Fluktuationsreserve (2%).

5 Wohnbauliche Entwicklung und Infrastruktur

Im Rahmen der Kommunalbefragung wurde auch die Frage nach Folgewirkungen der wohnbaulichen Entwicklungen gefragt. Einige Rückmeldungen zeigen die Zusammenhänge zwischen Wohnbautätigkeit und Anpassungserfordernissen im Bereich der Infrastrukturen deutlich auf. Andere legen den Schluss nahe, dass hier auch Aspekte benannt wurden, die mit der wohnbaulichen Entwicklung nur eher wenig zu tun haben. So stehen erforderliche Neubauten im Feuerwehrwesen weniger mit Veränderungen der Bevölkerungszahl als vielmehr mit veränderten Anforderungen an eine zeitgemäße und leistungsfähige Gefahrenabwehr im Zusammenhang. Auch Anforderungen an die Pflege, den Ausbau von Angeboten für Senior/innen dürften – wenn überhaupt – häufig nur bedingt mit der Wohnbautätigkeit in Zusammenhang stehen, sondern vielmehr auf altersstrukturelle Veränderungen der Bestandsbevölkerung zurückzuführen sein.



Abbildung 13 *Stichwortsammlung zu den Folgewirkungen wohnbaulicher Entwicklungen auf Infrastruktur und Versorgungsangebote (je größer ein Wort dargestellt ist, desto häufiger ist eine Nennung erfolgt).*

Die an der häufigsten genannten Antwort zum Zusammenhang von wohnbaulicher Entwicklung und Infrastruktur betrifft den Ausbau von Kindertagesbetreuungseinrichtungen bzw. -leistungen (vgl. Abbildung 13). Allerdings lässt sich sogar der – vielerorts unbestreitbar spürbare – Druck für einen Ausbau der entsprechenden Einrichtungen vermutlich nur bedingt auf die wohnbaulichen Entwicklungen zurückführen: Dieser Zusammenhang dürfte zumindest teilweise durch Veränderungen der Nachfrage aufgrund des gesellschaftlichen Wandels sowie ggf. durch Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen überlagert werden.

Dennoch sind Erfordernisse des Ausbaus von Kinderbetreuungsleistungen vielerorts vorhanden und werden durch Neubautätigkeiten natürlich verstärkt. Anforderungen an den Ausbau schulischer Kapazitäten sowie die Abwasserentsorgung sind hingegen in aller Regel deutlich mit der wohnbaulichen Entwicklung verknüpft. Beide Aspekte wurden von einer nennenswerten Anzahl von Städten und Gemeinden als Herausforderung benannt (vgl. Abbildung 13).

Eine nicht unwesentliche Anzahl von Gemeinden benennt die wohnbauliche Entwicklung als Voraussetzung für eine bessere Auslastung oder sogar den Erhalt der bestehenden Infrastruktur.

6 Interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung

Auf die Frage, inwieweit bereits eine Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung mit anderen Gemeinden erfolgt, gibt knapp die Hälfte der antwortenden Städte und Gemeinden an, ihre wohnbauliche Entwicklung nicht (=nicht über das „normale“ Verfahren der Bauleitplanung hinaus) mit anderen Gemeinden abzustimmen. Rund 43% der antwortenden Städte und Gemeinden stimmen ihre Überlegungen zur wohnbaulichen Entwicklung hingegen mit anderen Gemeinden ab. Auf knapp 10% trifft dies teilweise zu.

Bezogen auf alle Städte und Gemeinden, die eine interkommunale Abstimmung bejahen, sagen

- 43% (15 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung innerhalb des Amtes,

- 23% (8 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg und
- 17% (6 Nennungen), dass die wohnbauliche Entwicklung mit den benachbarten Gemeinden abgestimmt wird.
- Weitere 17% bejahen die interkommunale Abstimmung wohnbaulicher Aktivitäten pauschal und grundsätzlich (ohne nähere Angaben).

Anlage 3: Ergebnisse der Ämterabfrage

1 Einleitung

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde eine Datenabfrage bei den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden durchgeführt. Dabei stand inhaltlich die Erfassung der Zweitwohnsitze sowie der Wohnberechtigungsscheine im Mittelpunkt des Interesses. Diese Daten werden nicht zentral erfasst und gehalten, sondern mussten daher dezentral direkt bei den Kommunen abgefragt werden.

Beide Aspekte wurden mittels einer Strukturvorgabe für die Erfassung erhoben. Die Koordination und Kommunikation lief über den Kreis. An der Abfrage haben sich alle amtsfreien Städte und Gemeinden sowie alle Ämter beteiligt. Es handelt sich also um eine Vollerhebung (auch wenn die Daten in unterschiedlichem Detaillierungsgrad geliefert wurden (vgl. Abschnitt 0).

2 Zweitwohnsitze

Hintergrund

Eine Befassung mit der Menge der als Zweit- und Nebenwohnungen überwiegend zu Freizeitzwecken genutzten Wohnungen im Kreisgebiet empfiehlt sich schon allein deswegen, weil Wohnimmobilien, die auf den Markt kommen, häufig – und nach Eindruck vieler Verantwortlichen in zunehmenden Maße – von Haushalten von außerhalb gekauft werden und dann nur temporär als Zweit- und Freizeitwohnungen genutzt werden. Dies betrifft insbesondere touristisch besonders reizvolle Lagen im Kreisgebiet.

Sofern ansonsten Wertverluste oder Leerstände drohten, ist eine temporäre Nutzung natürlich vorteilhaft, da ein entsprechender Verkaufserlös erzielt werden kann und Gebäude und Grundstück weiterhin gepflegt und zumindest temporär genutzt werden. Gegenwärtig ist die Lage im Kreisgebiet jedoch eher so, dass der zu Freizeitzwecken genutzte Wohnraum der ortsansässigen oder (ins Dauerwohnen) zuzugswilligen Haushalte mit entsprechenden Bedarfen entzogen ist.

Für die Städte und Gemeinden ist dies aus verschiedenen Gründen nicht unproblematisch: Es ergibt sich eine Situation, in der zusätzliche Flächen- und Wohnraumbedarfe entstehen sofern nicht ein Rückgang der „Erstwohnsitzbevölkerung“ mangels entsprechender Angebote in Kauf genommen werden soll.

Für die Städte erweist sich bei einer größeren Zahl von ausschließlich zu Freizeitzwecken genutzten Wohnung oftmals als problematisch, dass viele Zweitwohnungsnehmer/innen sich nicht so in die dörfliche Gemeinschaft einbringen, wie das Menschen tun, die ihren Hauptwohnsitz in die Gemeinde verlegen. Menschen, die Wohnraum zu Freizeitzwecken nutzen, treten in aller Regel nicht der örtlichen Feuerwehr bei und schicken ihre Kinder nicht in den örtlichen Kindergarten. Zur Auslastung der Infrastruktur sowie der Tragfähigkeit bestehender Angebote tragen sie nur temporär und nur eingeschränkt bei (diese Diskussion wird bereits seit einiger Zeit unter dem Begriff der „kalten Betten“ geführt).

Ergebnisse der Ämterabfrage

Kreisweit waren am 31.12.2019 insgesamt 10.722 Personen mit Zweitwohnsitz gemeldet. Diese verteilen sich jedoch nicht gleichmäßig (und auch nicht bevölkerungsproportional)

innerhalb des Kreises: Besonders viele Personen unterhalten ihren Zweitwohnsitz im Amt Schlei-Ostsee (1.755 Personen), im Amt Mittelholstein sind es etwas mehr als 1.000 Personen. Absolut betrachtet haben besonderes wenige Menschen einen Zweitwohnsitz in der Gemeinde Wasbek sowie im Amt Flintbek (vgl. Abbildung 14).

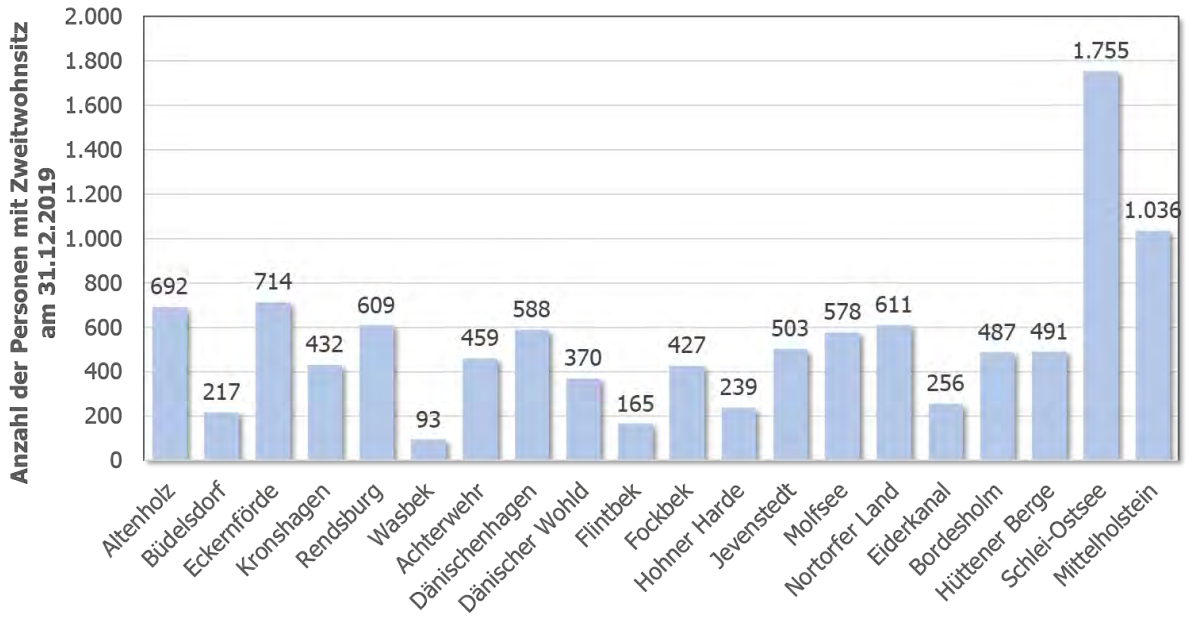


Abbildung 14 Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz in den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden (Stand: 31.12.2019)

Der Anteil der Personen mit Zweitwohnsitz an allem in den jeweiligen Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden gemeldeten Personen (Erst- und Zweitwohnsitze[1]) ist insbesondere im Amt Schlei-Ostsee mit mehr als 8,4% hoch. Für Altenholz (6,5%), die Ämter Molfsee (5,9%) und Dänischenhagen (5,7%) lassen sich ebenfalls hohe Werte errechnen. Kreisweit liegt der Anteil der Menschen mit Zweitwohnsitz an allen gemeldeten Personen bei rund 3,8% (vgl. Abbildung 15).

Die Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitzen ist kreisweit gegenüber dem Jahr 2016 um knapp 2,5% zurückgegangen. Dies entspricht kreisweit einem Rückgang um rund 260 Personen mit Zweitwohnsitzen (der jedoch zumindest teilweise auf Registerbereinigungen zurückzuführen ist; siehe unten).

Angestiegen ist die Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz sowohl absolut als auch relativ im Amt Eiderkanal (+106 Personen; +71%), im geringeren Maße auch im Amt Dänischenhagen (+86; +17%) sowie in Kronshagen (+66; +18%). Absolut gesehen ist der Zuwachs mit +89

[1] Der Anteil wird gebildet, indem die Anzahl der Zweitwohnsitze (Zähler) durch die Anzahl der Erst- und Zweitwohnsitze (Nenner) geteilt wird. Bei der Bildung des Nenners werden dabei zwei Datenquellen zusammengefasst, die streng genommen nicht zusammengehören: Die Summenbildung berücksichtigt die Fortschreibung der amtlichen Bevölkerungsstatistik (Erstwohnsitze) sowie die Zweitwohnsitze aus dem kommunalen Meldewesen. Würden alle Werte aus der kommunalen Meldestatistik gezogen, würden sich ggf. leicht abweichende Werte ergeben.

Personen auch im Amt Schlei-Ostsee hoch (dies ist auf Ebene der Ämter der zweithöchste Wert). Aufgrund der ohnehin hohen Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz in diesem Amt ist dieser Anstieg relativ jedoch nicht so stark sichtbar (+5,3%) (vgl. Abbildung 16).

Stark rückläufig ist die Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz im betrachteten Zeitraum im Amt Nortorfer Land (-233 Personen; -28%), im Amt Flintbek (-94;-36%) sowie in Altenholz gewesen (-93; -12%). Im Amt Nortorfer Land war der Rückgang vor allem von 2017 auf 2018 hoch (-175), im Amt Flintbek von 2016 auf 2017 (-90). Hier liegt jedoch der Schluss nahe, dass verwaltungsseitige Anpassungen erfolgt sind, die zu einem Rückgang der Anzahl der Menschen mit Zweitwohnsitz beigetragen haben. Für das Amt Nortorfer Land ist bekannt, dass in diesem Zeitraum eine Bereinigung stattgefunden hat.

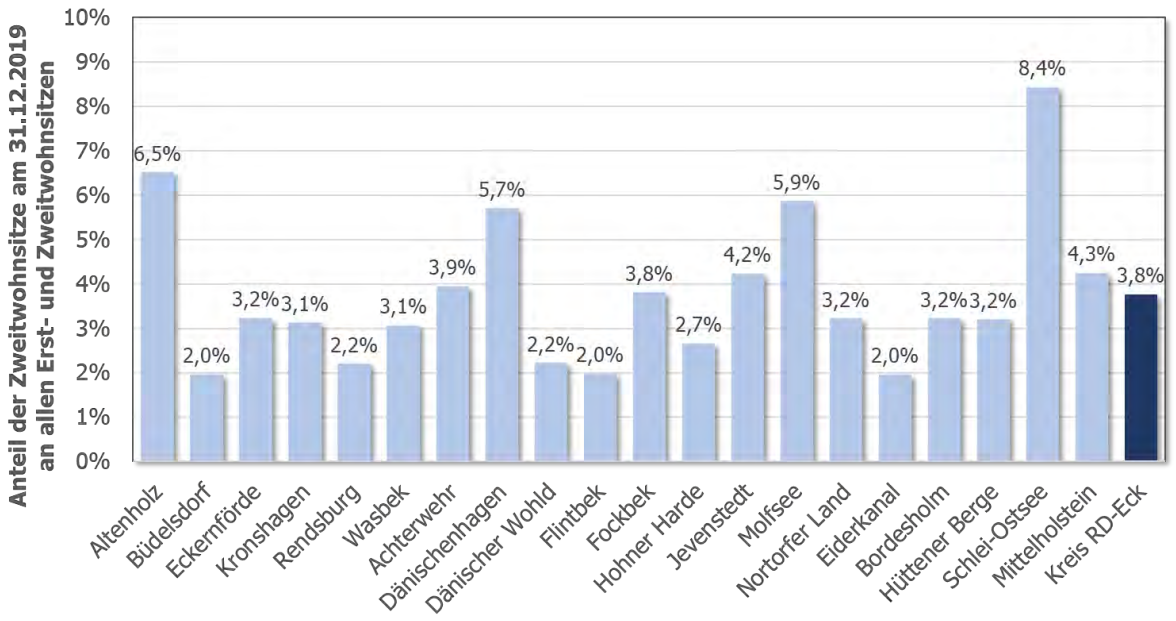


Abbildung 15 Anteil der Zweitwohnsitze an allen Erst- und Zweitwohnsitzen

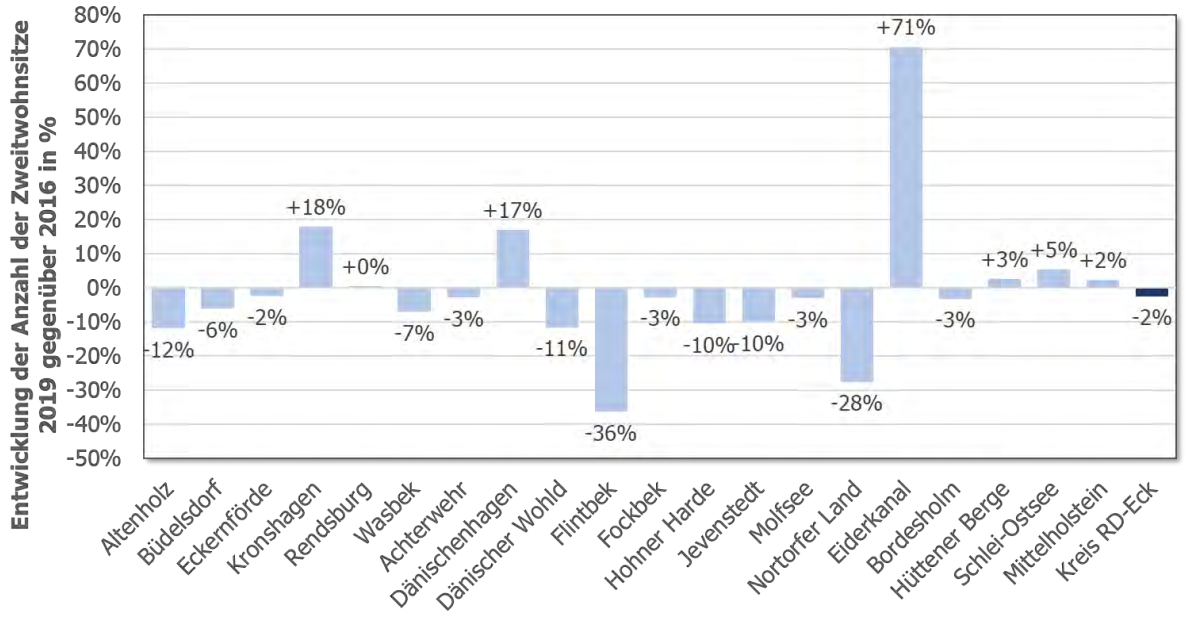


Abbildung 16 Entwicklung der Anzahl der Personen mit Zweitwohnsitz 2019 gegenüber 2016 in %

3 Wohnberechtigungsscheine

Hintergrund

Wohnberechtigungsscheine berechtigen Haushalte dazu, Wohnungen zu mieten, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert wurden, und daher Mietpreis- und Belegungsbindungen unterliegen. Die Miete liegt zumeist nicht unwesentlich unterhalb der örtlichen Durchschnittsmieten im frei finanzierten Wohnungsbau.

Der Anspruch für einen Wohnberechtigungsschein ergibt sich aus dem Schleswig-Holsteinischen-Wohnraumförderungsgesetz (SHWoFG). Insbesondere dürfen die für die jeweilige Haushaltsgröße geltenden Einkommensgrenzen nicht überschritten werden (§ 8 SHWoFG).

Zudem ist die Größe einer Wohnung, die bezogen werden darf, in der Regel abhängig von der Größe des Haushaltes (angemessene Wohnungsgröße). Es gibt folgende Grenzen:

- Ein-Personen-Haushalte: bis zu 50 m²
- Haushalte mit zwei Personen: bis zu 60 m² oder zwei Räume
- Haushalte mit drei Personen: bis zu 75 m² oder drei Räume
- Haushalte mit vier Personen: bis zu 90 m² oder vier Räume
- Haushalte mit fünf Personen: bis zu 105 m² oder fünf Räume

Für jede weitere zum Haushalt gehörige Person erhöht sich die angemessene Wohnungsgröße um einen Raum oder 10 m² Wohnfläche.

Ergebnisse der Ämterabfrage

Im Jahr 2019 waren im Kreis Rendsburg-Eckernförde 1.017 Wohnberechtigungsscheine ausgestellt. Im Jahr zuvor waren es noch 1.057, also 40 Scheine mehr (-3,8%).

Mit 252 bzw. 228 sind insgesamt rund 47% aller Wohnberechtigungsscheine in den Mittelzentren Rendsburg und Eckernförde ausgestellt (in beiden Städten zusammen leben jedoch nur etwa 17% der Kreisbevölkerung). Daraus wird deutlich, dass es – trotz eines sichtbaren Zusammenhangs zwischen Wohnortbevölkerung und Anzahl der Wohnberechtigungsscheine (vgl. Abbildung 17)[2] – grundsätzlich deutlich mehr Anspruchsberechtigte in den Zentren gibt.

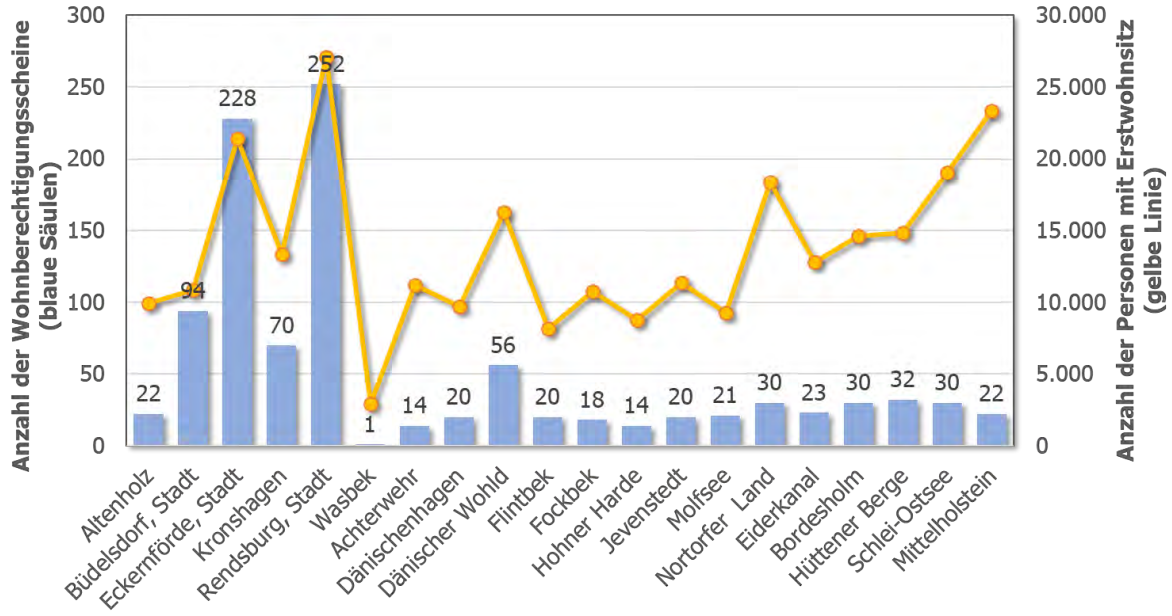


Abbildung 17 Anzahl der Wohnberechtigungsscheine zum 31.12.2019

Die Auswertung der Entwicklung der Anzahl der Wohnberechtigungsscheine von 2016 bis 2019 zeigt ein sehr diversifiziertes Bild: Steigerungen um 88% (Amt Nortorfer Land) oder 68% (Amt Hüttener Berge) stehen Rückgänge um bis zu 50% (Amt Flintbek) gegenüber (vgl. Abbildung 18).

[2] Anmerkung: Bei der Interpretation ist zu berücksichtigen, dass die haushaltsstrukturelle Zusammensetzung der Bevölkerung in ländlichen Räumen eine andere ist als in den Zentren. In ländlichen Räumen gibt es größere Haushalte, also (rechnerisch) grundsätzlich weniger Haushalte je Person Wohnortbevölkerung. Die Anzahl der Wohnberechtigungsscheine bezieht sich auf Haushalte. Neben den sozialstrukturellen Unterschieden zwischen Städten und ländlichen Räumen wirken also auch die unterschiedlichen Haushaltsstrukturen auf die Menge der ausgestellten Wohnberechtigungsscheine im Verhältnis zur Bevölkerung am Wohnort.

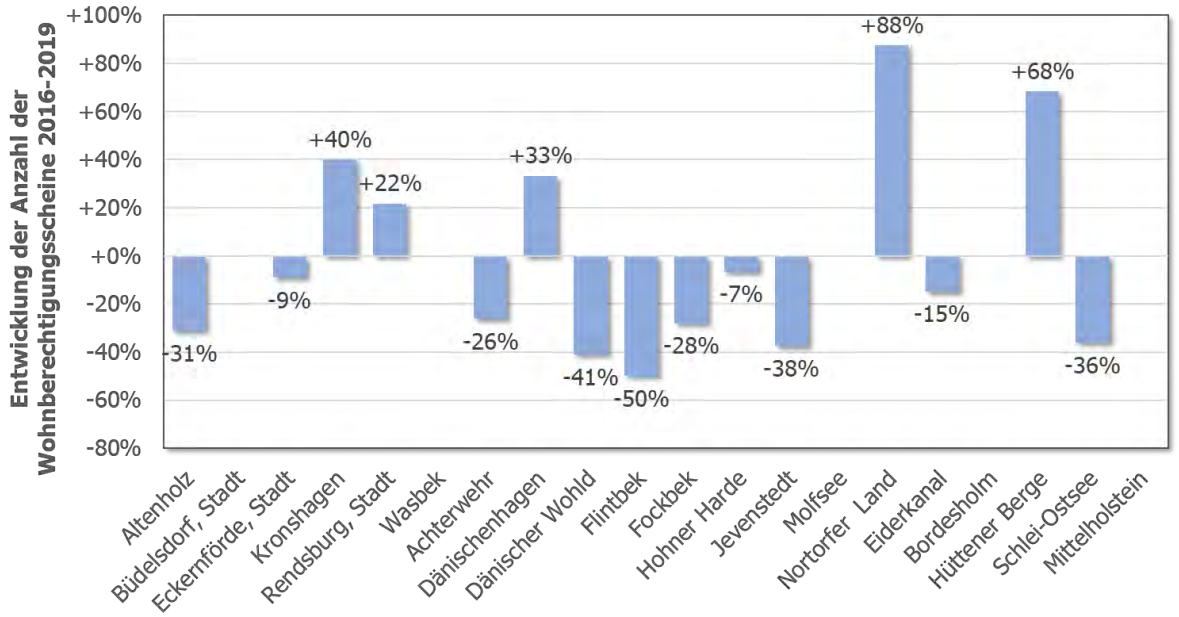


Abbildung 18 Entwicklung der Anzahl der Wohnberechtigungsscheine 2016-2019 (nur Gemeinden mit Angaben für diese Jahre, fehlende=0)

Leider liegen nicht für alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden Angaben zur Anzahl der Wohnberechtigungsscheine nach Haushaltsgröße vor. Für die Kommunen, für die verwertbare Angaben vorliegen, lässt sich insgesamt feststellen, dass es größere Verschiebungen zwischen den Haushaltsgrößen in der jüngeren Vergangenheit nicht gegeben zu haben scheint (vgl. Abbildung 19).

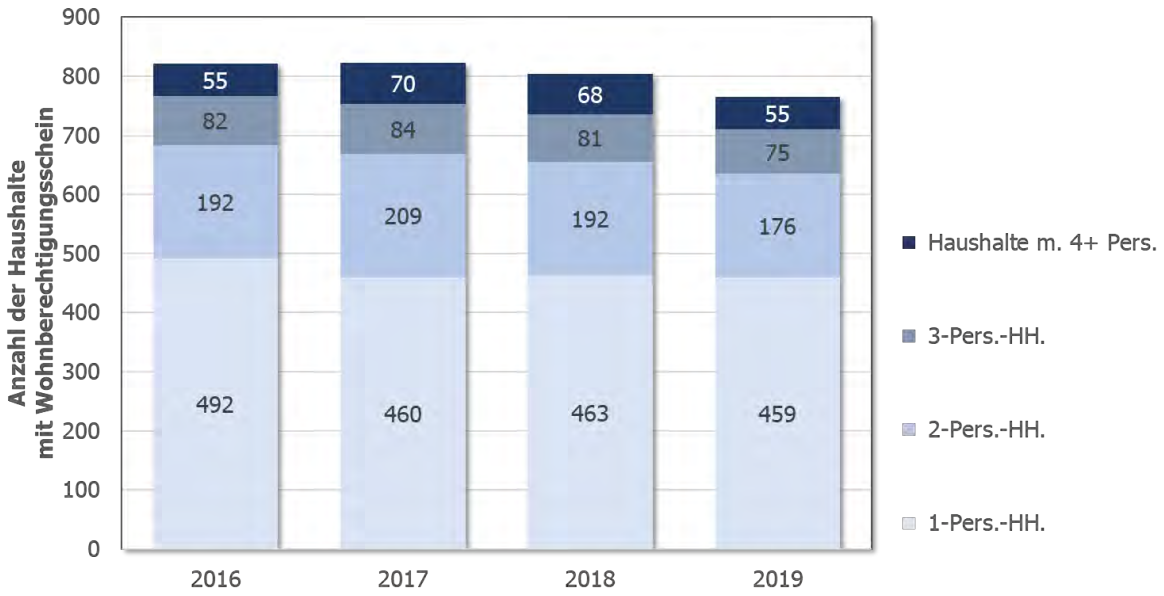


Abbildung 19 *Entwicklung der Anzahl der Haushalte mit Wohnberechtigungsschein 2016-2019 – nur Ämter bzw. amtsfreie Städte und Gemeinden mit Nennungen für alle Jahre*[3]

[3] Anmerkung: Altenholz, Eckernförde, Rendsburg, Dänischenhagen, Dänischer Wohld, Flintbek, Fockbek, Hohner Harde, Jevenstedt, Nortorfer Land, Eiderkanal, Hüttener Berge, Schlei-Ostsee

Anlage 4: Zusammenfassende Ergebnisse aus den Dialogveranstaltungen

	Fachkonferenz
Zielsetzung	Zielsetzung der Konferenz war es, auf aktuelle Trends auf dem Wohnungsmarkt aufmerksam zu machen, erste Ergebnisse der Wohnungsmarktanalyse vorzustellen und daraus resultierende Schlussfolgerung und Erwartungen an das Wohnraumentwicklungskonzept zu erörtern.
Interkommunale Kooperation	Es werden sich Impulse und Unterstützungsstrukturen für eine interkommunale Abstimmung gewünscht.
Innen- und Bestandsentwicklung	Vielerorts bestehen Hemmnisse in der Aktivierung von Innenentwicklungsflächen. Die Bestandsentwicklung nimmt eine zentrale Rolle ein, um abgängige Gebäude zu modernisieren oder umzunutzen. Die Nach- bzw. Umnutzung von Bestandsgebäuden wird durch bestehendes Planungsrecht verhindert.
Spezifische Bedarfe und bedarfsgerechter Wohnraum	Der künftige Bedarf wird voraussichtlich durch die Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet sein, d. h. die Anzahl an kleineren und älteren Haushalten wächst. Es werden Impulse gewünscht, wie auf diese Bedarfe reagiert werden kann.
Nachfrage	Es bestehen Konkurrenzen von verschiedenen Zielgruppen im Bereich der kleinen Wohneinheiten.

Tabelle 2: Ergebnisse der teilräumlichen Workshops

	Workshop Teilraum 1	Workshop Teilraum 2	Workshop Teilraum 3	Workshop Teilraum 4	Workshop Teilraum 5
Zielsetzung	Ziel der Workshops war es, Herausforderungen und Handlungserfordernisse in den Teilräumen zu diskutieren und erste Handlungsansätze zu diskutieren. Die Workshops richteten sich vornehmlich an die Kommunalpolitik und Amtsverwaltungen aus den Teilräumen.				
Allgemeine Herausforderungen und Hinweise	Es besteht ein soziales Gefälle zwischen den Städten und dem Umland. Das Umland sollte verstärkt verdichteten und bezahlbaren Wohnungsbau betreiben.	Der Teilraum ist durch dynamische Preiszuwächse und einem hohen Siedlungsdruck gekennzeichnet. Der Teilraum ist in sich heterogen mit städtischen und ländlichen Kommunen. Die kielnahen Kommunen sind z. T. schon überlastet. Es gilt, einen Ausgleich zwischen städtischen und ländlichen Kommunen herzustellen. Der Ausbau der Mobilität wird als Schlüssel gesehen, um Abwanderung entgegenzuwirken und ein aktives Dorfleben zu stärken.	Der wohnbauliche Entwicklungsrahmen der Landesplanung wird als Einschränkung wahrgenommen. Die Flexibilisierung ist nicht weitreichend genug. Die Kommunen sollten mehr Eigenverantwortlichkeit erhalten, um besser auf (örtliche) Bedarfe zu reagieren zu können.	Die Baukosten sind sehr hoch, sodass kommunale Bauprojekte vor finanziellen Hürden stehen. Gleichzeitig gestaltet sich die Suche nach geeigneten Investoren als schwierig. Die Umsetzung von langwierigen Planungsprozessen können durch das politische Ehrenamt kaum geleistet werden.	Die zum Teil sehr kleinen Kommunen mit einer Bevölkerung von unter 500 Personen können kaum bis nicht auf die neuen Bedarfe reagieren.
Interkommunale Kooperation	Die Stadt-Umland-Kooperation strebt ein regionales Denken an. Die Kooperation wird als sehr positiv gesehen und wird stets weiterentwickelt. Die Zusammenarbeit in der wohnbaulichen Entwicklung fokussiert sich dabei auf die Flächenentwicklung und sollte	Die interkommunale Kooperation befindet sich noch im Aufbau. Der Austausch ist relevant, um für Bedarfe zu sensibilisieren und Transparenz zu gewährleisten aber sollte nicht zu Mehraufwand in den Kommunen und	Die Kooperation im Amt Hüttener Berge hat Signalwirkung. Im restlichen Teilraum ist eine interkommunale Abstimmung bisher gering ausgeprägt, wird aber als notwendig erachtet, um die bedarfsgerechte Entwicklung im gesamten	Abstimmungen mit Nachbargemeinden ist notwendig, um auf neue Bedarfe reagieren zu können. Die Abstimmung zwischen den Gemeinden, aber auch innerhalb der Gemeinde ist	Interkommunale Abstimmungen werden zwar begrüßt, aber die Umsetzung wird als schwierig erachtet, da die Rahmenbedingungen (Selbstregulierung des Marktes) zurzeit als ungünstig und die Hemmnisse als zu groß erachtet werden. Eine

	zukünftig verstärkt qualitative Aspekte berücksichtigen.	Verwaltungen führen. Es gilt, kreative Ansätze der Abstimmung zu etablieren.	Teilraum besser zu steuern. Die Rahmenbedingungen für eine verstärkte Zusammenarbeit werden jedoch als ungünstig erachtet. Ein informeller interkommunaler Dialog kann ein erster Schritt für eine zukunftsweisende Entwicklung sein, bei der zunächst Gemeinsamkeiten und Schnittstellen identifiziert werden sollten	notwendig, um alte Denkmuster zu durchbrechen.	Bemühung einer intensiveren interkommunalen Abstimmung im Rahmen des Amtsentwicklungskonzeptes des Amtes Hohner Harde konnte hierzu auch keine Lösung aufzeigen.
Innen- und Bestandsentwicklung	Die Kooperation setzt sich seit über 10 Jahren mit dem Thema Innenentwicklung und Flächeninanspruchnahme auseinander. Die Kooperation berücksichtig bisher zu wenig qualitative Aspekte des Wohnungsbaus. Die Umnutzung bestehender Gebäude steht vor Herausforderungen. Die Städte Rendsburg und Büdelsdorf haben kaum kommunale Flächen für den Wohnungsbau zur Verfügung.	Der Bestandswohnungsmarkt sollte verstärkt betrachtet werden, um den Bedarf zu decken und die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Jedoch sind die Kosten der Innenentwicklung sehr hoch und Gemeinden im ländlichen Raum können die Förderprogramme der Städtebauförderung nicht in Anspruch nehmen. Es wird ein flächensparender Wohnraummix angestrebt.	Innen- und Bestandsentwicklung wird durch die momentane Marktsituation befördert. Es besteht kaum Leerstand.	Die Innenentwicklung wird durch rechtliche Regelungen gehemmt, indem Flächen dem Außenbereich zugeordnet werden und die Kommunen kaum eigene Flächen besitzen. Die Umgestaltung vorhandener landwirtschaftlicher Gebäude bietet großes Potenzial, um den Bedarf teilweise durch den Bestand decken zu können.	Aufgrund der hohen Nachfrage wird die Bestandsentwicklung befördert. Die Innenentwicklung wird durch rechtliche Regelungen gehemmt, indem Flächen dem Außenbereich zugeordnet werden und die Kommunen kaum eigene Flächen besitzen.
Spezifische Bedarfe und bedarfsgerechter Wohnungsbau	Es bestehen Bedarfe insbesondere für Senior*innen und Haushalten mit geringem Einkommen. Diese Bedarfe	Die steigenden Kaufpreise und Mieten führen dazu, dass sich die Nachfragegruppe, die „bezahlbaren Wohnraum“ nachfragt	Bezahlbarer, kleinteiliger Wohnraum wird nicht nur in den stadtnahen Kommunen benötigt, sondern auch in ländlicheren	Um ein Teil der hohen Nachfrage zu befriedigen, wird die Bestandsentwicklung im Sinne eines Generationswechsels als	Es bestehen Bedarfe für Jüngere, Alleinstehende und Ältere, die nicht gedeckt werden können. Die wohnbauliche Entwicklung, insbesondere

	sollten auch verstärkt im Umland gedeckt werden. Die Umsetzung von bedarfsgerechtem Wohnraum im Umland wird durch fehlende Investoren und Skepsis gehemmt. Im Umland dominiert der Bau von Einfamilienhäusern bisher. Die Auseinandersetzung mit Qualitäten im Wohnungsbau ist bisher in der Kooperation zu gering ausgeprägt.	ausweitet. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum wird dadurch erschwert. Die Umsetzung von bedarfsgerechtem Wohnraum im Umland wird durch fehlende Investoren und Skepsis gehemmt. Ein Umdenken muss noch stattfinden. Der Wohnungsbau sollte sich auf integrierte Lagen mit guter Infrastruktur und Verkehrsanbindung konzentrieren. Die wohnbauliche Entwicklung soll die kommunale (teilräumliche) Bevölkerungsstruktur widerspiegeln.	Lagen, um Jüngere und Ältere zu halten. Es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Mieterhöhungen entgegenzuwirken und den bedarfsgerechten Wohnungsbau zu fördern. Gemeinden im ländlichen Raum haben einen eingeschränkten Zugriff auf Förderprogramme (z. B. Städtebauförderung), sodass Vorhaben nicht umgesetzt werden können. Der bedarfsgerechte Wohnungsbau reguliert sich, wenn die Gemeinden mehr Eigenverantwortung erhalten. Gleichzeitig gilt es, alte Denkmuster zu durchbrechen.	Schlüssel gesehen. Es fehlt jedoch an kleineren, altengerechten Wohnungen, um den Generationswechsel voranzutreiben. Um auf die neuen Bedarfe reagieren zu können, müssen alte Denkmuster durchbrochen werden und Diskussion zu führen.	außerhalb der Zentren, konzentriert sich auf die Schaffung von Einfamilienhäusern.
Nachfrage	Die Nachfrage nach Wohnraum ist hoch und übersteigt die Bedarfe.	Die Nachfrage nach Wohnraum ist sehr hoch und führt in den kielnahen Gebieten bereits zu Überlastungen der Infrastrukturen.	Die Nachfrage nach Wohnraum ist hoch und übersteigt die Bedarfe. Insbesondere die Nachfrage nach Ferien- und Zweitwohnungen spannt den Wohnungsmarkt weiter an und führt in Teilen zu Konkurrenzen zum Dauerwohnen.	Die hohe Nachfrage nach Wohnraum wird nicht gedeckt.	Die hohe Nachfrage nach Wohnraum führt dazu, dass (Bestands-)Immobilien schnell veräußert werden und eine Regulierung demnach nicht zielführend ist.

Anlage 5: Dokumentation der Fachkonferenz

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Fachkonferenz Wohnen

01. September 2020

18:00 – 20:30 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Frau Fahrenkrug von Institut Raum & Energie eröffnet die Fachkonferenz Wohnen und begrüßt die 65 Teilnehmenden.
- Herr Hetzel, Leiter des Fachbereiches Regionalentwicklung, Bauen und Schule des Kreises, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls.
- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises, erklärt den Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen Entwicklung des Kreises ein. Dabei geht Herr Böttger auf die Demografische Entwicklung, Alters- und Haushaltsstruktur ein; Faktoren, die den Wohnungsmarkt und die Bereitstellung von Wohnraum stark beeinflussen. Herr Böttger betont, dass das Konzept gemeinsam mit den Kommunen erarbeitet wird und durch einen breiten Dialogprozess begleitet wird.
- Eine kurze Abfrage ergibt, dass der Großteil der Teilnehmenden aus der Kommunalpolitik kommen. Des Weiteren sind Vertreter*innen aus der Kommunalverwaltung, der Wohnungswirtschaft und des Landes anwesend.

„Boom, Mangel und jetzt Corona – aktuelle Herausforderungen auf den Wohnungsmärkten“

Dr. Ralph Henger vom Institut der deutschen Wirtschaft in Köln gibt anhand einer Präsentation einen Input zum Thema „Boom, Mangel und jetzt Corona – aktuelle Herausforderungen auf den Wohnungsmärkten“. Das IW Köln ist ein Wirtschaftsforschungsinstitut, dass im Bereich der Finanz- und Immobilienmärkte Wohnungsmarktanalysen durchführt, um Prozesse, Preis- und Mietentwicklungen zu verstehen und darzustellen.

- Die Situation auf den deutschen Wohnungsmärkten stellt sich als sehr heterogen dar: Während es Teilräume mit einer Unterversorgung von Wohnraum gibt, besteht in anderen Teilen ein Wohnraumüberschuss und Leerstand. Diese heterogene Struktur lässt sich auch auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde übertragen.
- Aus Sicht des IW Kölns untermauern drei zentrale Thesen das Ziel zu Erreichung von ausgeglichenen Wohnungsmärkten.
    1. Fokussierung auf Mobilisierung auf Bauflächen.
        - Effiziente Flächennutzung, Bauflächen im Innenbereich und planungsrechtlich gesicherte Flächen im Außenbereich mobilisieren
    2. Mehr regionale Strukturpolitik zur Erhöhung
        - Stadt-land-Disparität einzudämmen, Infrastrukturmaßnahmen
    3. Bessere (und höhere) Besteuerung von Grund und Boden
        - Niveau der Steuer zu niedrig und falsch ausgestaltet
- Seit 10 Jahren ist die deutsche Wirtschaft von einem Boom geprägt. Der wirtschaftliche Aufschwung hat dazu geführt, dass die vorherigen Schrumpfungstendenzen in Deutschland umgekehrt wurden und gleichzeitig Immobilien als Anlageobjekte an Attraktivität gewonnen haben.
- Corona verändert die Nachfrage nach Wohnraum lediglich geringfügig, da Wohnungsmärkte konjunkturunabhängig sind. Weiterhin besteht eine hohe Nachfrage

nach Wohnraum und (Wohn-)Immobilien. Gleichzeitig ist es noch ungewiss, wie die aktuellen (coronabedingten) Trends (z.B. Homeoffice) den Wohnungsmarkt beeinflussen.

Diskussion und Rückfragen aus dem Plenum

Wie sieht das Zusammenspiel von regionalplanerischer und ökonomischer Steuerung auf dem Wohnungsmarkt aus?

- Die Regionalplanung nimmt eine lenkende Aufgabe wahr, macht Vorgaben und besitzt die Möglichkeit durch die Erstellung von Leilinien und Konzepte richtungsweisend zu agieren. Gleichzeitig besteht aus ökonomischer Sicht ein Koordinierungsproblem. Durch die kommunale Selbstverwaltung entstehen ökonomische Nachteile. Insbesondere in Schrumpfungsregionen versuchen die Kommunen mit günstigen Rahmenbedingungen Bevölkerung zu halten bzw. anzulocken.

Der Vortrag geht lediglich auf die quantitativen Bedarfe ein. Die qualitativen Bedarfe werden nicht berücksichtigt. Insbesondere hier werden Schwierigkeiten gesehen, da bspw. Wohnprojekte, die bezahlbaren Wohnraum schaffen, keine Flächen zur Verfügung haben bzw. die Flächen zu teuer sind. Es wird für eine Konzeptvergabe nach Hamburger Vorbild plädiert,

- Baulandbeschlüsse und Konzeptvergaben sind sehr sinnvolle Instrumente, um qualitativ bedarfsgerechten Wohnraum zu schaffen und auch bei Investoren eine gute Resonanz erfahren – sofern die Quoten auf einem vernünftigen Niveau sind.

Kleinere Gemeinden im Amt Schlei-Ostsee werden durch den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen gehemmt kleinteiligen Wohnraum zu schaffen.

- Der wohnbauliche Entwicklungsrahmen ist ein klassisches Spannungsfeld und wird in den Teilräumen weiter diskutiert. Das Wohnraumentwicklungskonzept soll an dieser Stelle Impulse setzen.

Der Weg zum Wohnraumentwicklungskonzept

Vorgehen

- Die Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes gliedert sich in einen Analyse- und einen Beteiligungsprozess.
- Die Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes wird durch einen breiten Dialogprozess flankiert, in dem die Ergebnisse aus den Analysen, Bedarfsberechnungen und Empfehlungen zu Handlungsfeldern mit den Kommunen, Akteuren des Wohnungsmarkten sowie Vertreter*innen des Kreises und des Landes rückgekoppelt werden.

Ergebnisse der Wohnungsmarktanalyse

Die wesentlichen Ergebnisse der Wohnungsmarktanalyse stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Einzelne Aspekte werden im Laufe des weiteren Projektverlaufes weiter vertieft (z.B. Auswertung der noch laufenden Kommunalbefragung).

In seiner Darstellung widmete sich Martin Albrecht drei wichtigen Themenfeldern aus der Analyse:

Wohnraumbedarf

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung wird voraussichtlich vor allem durch eine weitere Alterung der Bevölkerung geprägt sein. Dies bedeutet eine wachsende Anzahl von kleinen, älteren und alten Haushalten.
- Insgesamt dürfte die Anzahl der Haushalte vielerorts auch insgesamt ansteigen. Wie stark dieser Anstieg verlaufen wird, hängt im Wesentlichen von der Außenzuwanderung in das Kreisgebiet bzw. mit der verhinderten Abwanderung zusammen. Beides lässt sich –wenngleich nur teilweise – auch über die Bereitstellung von bedarfsgerechten qualitätvollem Wohnraum steuern.
- Neben (jungen) Familien als klassische Zielgruppe vieler Kommunen im ländlichen Raum müssen im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung a auch andere Bevölkerungsgruppen in den Fokus rücken (z.B. Senior*innen, Singles und Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen, Arbeitslose und Haushalte im Transferleistungsbezug, Haushalte mit kleinen und mittleren Erwerbseinkommen usw.).

Wohnraumangebot

- Das Wohnraumangebot in Rendsburg-Eckernförde ist im Wesentlichen durch Einfamilienhäuser geprägt (ca. 52% der Wohnungen). Rund ein Drittel der Wohnungen befindet sich in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen. Bei einem Großteil der Wohnungen handelt es sich um selbst genutztes Eigentum.
- Die Bautätigkeit im Kreis Rendsburg-Eckernförde hat Mitte der 2010er Jahre gegenüber den Vorjahren wieder deutlich angezogen. Rund die Hälfte der im Jahr 2018 baufertigstellt gemeldeten Wohnungen wurde in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen geschaffen.

Preise und Erschwinglichkeiten

- Sowohl die Immobilienkauf- als auch die Mietpreise sind im Kreis Rendsburg-Eckernförde deutlich angestiegen. Dies gilt insbesondere für die Kaufpreise (z.B. Häuser im Bestand: +18% ggü. 2017; Neubauwohnung: +14%). In einigen Segmenten des Wohnungsmarktes sind auch die Mietpreise z.T. deutlich angestiegen (z.B. Neubauwohnungen +8%). Die Preise von Wohnhäusern aus dem Bestand zur Miete sind hingegen in den vergangenen Jahren fast konstant geblieben.
- Besonders hohe Wohnkosten entstehen insbesondere im Kieler Umland, im Raum Eckernförde sowie entlang der Ostseeküste in den Ämtern Dänischenhagen und Schlei-Ostsee. Hier ist die Preisentwicklung in den vergangenen Jahren auch vergleichsweise dynamisch verlaufen.

- Eher geringe Immobilienkauf- und Mietpreise werden im Westen des Amtes Mittelholstein sowie in Teilen der Ämter Jevenstedt, Hohner Harde und Nortorfer Land realisiert.

Aus den bisher vorliegenden Ergebnissen leitet das Gutachterteam folgende zusammenfassende Einschätzungen ab:

- Vorbehaltlich der Ergebnisse der – in den kommenden Monaten zu erarbeitenden Wohnraumbedarfsprognose – zeichnet sich schon jetzt ab, dass in der Region ein grundsätzlicher Bedarf nach zusätzlichem Wohnraum besteht.
- Besonderer Bedarf kann im Bereich kleiner und bezahlbarer Wohnungen konstatiert werden.
- Bei Neubauvorhaben muss der Fokus weiterhin insbesondere auf Standorten (aus regionaler Perspektive aber auch innerhalb der Gemeinde) liegen, mit denen bestehende Infrastrukturen gestärkt werden können (ohne diese zu überlasten), Ortskerne belebt werden und eine möglichst umweltschonende Mobilität ermöglicht wird.
- Aufgrund der bestehenden Herausforderungen (demografische und gesellschaftliche Trends, Veränderungen der Arbeitswelt, Mobilitätsbedarfe, Anforderungen aus Perspektive des Klima- und Ressourcenschutzes) bietet sich auch für die wohnbauliche Entwicklung ein regional abgestimmtes Vorgehen in funktional miteinander verflochtenen Räumen an.

Diskussion in Teilräumen

- Frau Fahrenkrug erläutert, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit seinen 165 Kommunen unterschiedliche Teilräume umfasst, für die grundsätzlich unterschiedliche Bedingungen auf de, Wohnungsmarkt unterstellt werden können.
- Auf dieser Grundlage haben Gutachterteam und der Kreis eine erste Abgrenzung zu Teilräumen unternommen. Diese Teilräume orientieren sich an bereits bestehenden Strukturen der Zusammenarbeit und an Verflechtungsbeziehungen. Die Abgrenzung wird vorgenommen, um Räume bzw. Kommunen mit vergleichbaren Ausgangsbedingungen und Bedarfslagen im Rahmen des Beteiligungsprozesses zusammenzufassen und spätere Handlungsempfehlungen auf deren Spezifika hin auszurichten.
- Die Abgrenzung ist noch nicht abgeschlossen und stellt lediglich eine gutachterliche Empfehlung dar.

Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen

Die Diskussionsrunden werden mit der Frage eingeleitet, was die Teilnehmenden sich von dem Wohnraumentwicklungskonzept des Kreises erhoffen. Dabei werden folgende Aspekte als zentral gesehen:

- Sensibilisierung der Kommunalpolitik für sich verändernde Bedarfe
- Orientierungswerte für Qualitäten und Wohnformen.
- Transparenz der Bedarfe
- Impulse für Interkommunale Abstimmung (auch in Teilräumen in denen bereits interkommunal kooperiert wird)

Resultierende Schlussfolgerungen aus der Umfrage

- Das Wohnraumentwicklungskonzept wird gemeinsam mit den Kommunen und Akteuren des Wohnungsmarktes erarbeitet. Dabei ist es zentral, dass die Ergebnisse so aufbereitet werden, dass die Städte und Gemeinden später darauf zurückgreifen können und diese u.a. als Planungsgrundlage in Entwicklungsstrategien (z.B. Ortsentwicklungskonzepte) nutzen können.
    - An dieser Stelle ist es wünschenswert, Anregungen und Impulse für kreative Ideen zu geben, wie genossenschaftliches Wohnen und Projekte von der öffentlichen Hand umgesetzt werden können.
- Die Sensibilisierung für Bedarfe ist zentral. Dabei sollen Anreize zur Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum sowie gute Beispiele (v.a. bezüglich der Finanzierbarkeit) aufgezeigt werden. Dadurch soll die Scheu von neuen Wohnformen in den Kommunen reduziert werden.
- Es ist eine Vereinfachung von Planungsverfahren notwendig, da bestehende Planungsgrundlagen (B-Pläne) neue Wohnraumanforderungen (z.B. Wohnanlagen mit kleineren Miet- oder Eigentumswohnungen) nicht abdecken.
- Eine schnellere Bearbeitung und Umsetzung sind wünschenswert.
    - Teilweise sind keine B-Pläne vorhanden, sodass die Abstimmung über Baulücken etc. erschwert wird und planungsrechtliche Hürden bestehen
    - Eine besondere Rolle kommt dabei den Bauämtern der Amtsverwaltungen und des Kreises zu, die Unterstützungsstrukturen bereitstellen sollen.
    - kürzere Wege für den Austausch mit der Verwaltung ermöglichen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass das Zusammenspiel von Privatleuten (z.B. Vermieter*innen), Wohnungsgesellschaften und Kommunen verstärkt zu betrachten ist und an bereits bestehenden Konzepten im Bestand angeknüpft werden soll und diese später im Prozess zu vermitteln.
- Interkommunale Kooperation und Abstimmung ist hilfreich, um Planungssicherheit (auf Gemeindeebene) zu erlangen. An dieser Stelle werden Unterstützungsstrukturen gewünscht, insbesondere in Teilräumen, in denen noch keine Kooperation gelebt wird.

Schlussfolgerungen aus der Wohnungsmarktanalyse

- Es bestehen Schwierigkeiten, Investoren für Wohnbauprojekte im ländlichen Raum zu finden. Entweder sind die Preisvorstellungen zu hoch oder es wird von vornherein der Bedarf negiert. Das macht die Umsetzung schwierig.
- Der Entwicklungsrahmen des Landes macht es insbesondere im Hinblick auf zwei Aspekte schwierig:
    - Wirtschaftliche Entwicklung von Gebieten mit z.B. 10 WE kaum möglich
    - Die fehlende Möglichkeit, (Wohnbau-)Kontingente zwischen den Gemeinden zu verschieben, erschwert die interkommunale Kooperation (gutes Beispiel: Klein Wittensee, insgesamt sonst eher noch „Inseldenken“)
- Vielerorts bestehen Aktivierungshemmnisse von Flächen im Innenbereich.

- Wichtige Akteur*innen für die anstehenden Herausforderungen sind Wohnbaugesellschaften: Diese achten weniger auf den Profit, sondern auf die Mischung (Schaffung von Wohnraum nach den Förderrichtlinien sowie im Bereich der ortsüblichen Mieten)
- Eine wesentliche Herausforderung besteht darin, den Generationenwechsel zu moderieren. Je nach Substanz entweder
    - energetische Sanierung und Verkauf z.B. an Familien
    - Aufteilung in mehrere, kleinere Wohneinheiten (abgebende Partei behält eine) oder
    - Abriss und Neubau (Abrissprämie?)
- Es besteht im Hinblick auf die kleineren Wohneinheiten derzeit ein Interessenskonflikt verschiedener Zielgruppen (auch im Zusammenhang mit touristischer Nutzung).
- Zentral ist der Aspekt zur Stärkung der Ortskerne (vor allem im ländlichen Raum):
    - vielfach alter Bestand abgängig oder ungenutzt ist – hierfür sind entsprechende Strategien und Instrumente notwendig (s.o.)
    - Nach- bzw. Umnutzung von alten landwirtschaftlichen Betrieben (die z.T. bereits ausgesiedelt sind) wird aufgrund des bestehenden Planungsrechtes verhindert
    - Zugriff auf Grundstücke häufig erschwert, durch fehlende Eigentumsrechte
- Zum Themenbereich sozialer Wohnprojekte wird angemerkt, dass passende Grundstücke nicht zu finden und gemeinschaftliche Nutzungsmöglichkeiten von Räumlichkeiten (z.B. für gemeinsames Arbeiten) oftmals nicht genehmigt werden. Auf Hinblick auf die Ausstrahlungskraft für die Ortskerne im ländlichen Raum wird mehr Flexibilität gewünscht.
- Wohnbauliche Entwicklung soll vor allem in der Nähe bestehender Infrastrukturangebote, um diese langfristig sichern zu können, betrieben werden. Gleichzeitig haben Kommunen ohne Infrastruktur Entwicklungsschwierigkeiten.

Erwartungen an die teilräumlichen Workshops

In den Arbeitsgruppen wurden die Erwartungen an die teilräumlichen Workshops diskutiert. Im Vordergrund standen insbesondere folgende Aspekte:

- In allen Teilräumen wird das Aufzeigen von guten und konkreten (Praxis-)Beispielen zur Umsetzung von bedarfsgerechtem Wohnraum während der Workshops als besonders wichtig erachtet.
    - Es können und sollen gute Beispiele aus dem Kreis und angrenzenden Region dargestellt werden und ggf. von den entsprechenden Akteuren erläutert werden. Darunter zählen auch Impulse zur Baulandaktivierung.
    - Als Ergebnis wird sich ein „Werkzeugkasten“ mit möglichen Instrumenten, Leitlinien und Verbindlichkeiten für die kommunale wohnbauliche Entwicklung gewünscht, die durch gute Beispiele und kreative Lösungen flankiert werden.

- Austausch und Beratung über Planungen und Bauvorhaben mit dem Kreis und ggf. mit Verantwortlichen der Landesbehörden:
    - Der Kreis soll während der Workshops sichtbar und für die Teilnehmenden ansprechbar sein.
    - ggf. Diskussion über Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes bzw. der Regionalpläne (Einteilung der Gemeinden und bestehende Wohnraumkontingentierung)
- Ein weiterer Schwerpunkt soll auf den Austausch über bestehende Barrieren und Hemmfaktoren liegen, die den Kommunen begegnen können. Dabei soll über die rechtlichen und fachlichen Herausforderungen diskutiert werden. Gewünscht wird, dass z.B. in Rahmen eines Ideenpools erste Empfehlungen vorgestellt werden. An dieser Stelle wird auch eine Information / Berichterstattung zu Fördermöglichkeiten für (kleinere) Kommunen für die beschriebenen Herausforderungen gewünscht.
- Es wird ein breiter Kreis an Teilnehmenden angestrebt: Vertreter*innen der Kommunalpolitik, dabei insb. Vertreter*innen der einzelnen Kommunen (Bau-, Planungsausschuss, Bürgermeister*innen), Vertreter*innen der Kreisverwaltungen und nachgelagerten Verwaltungsebenen sowie der Landesplanung
    - An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass – vor dem Hintergrund des Schwerpunktes des Wohnraumentwicklungskonzeptes bezahlbaren und sozialverträglichen Wohnraum zu schaffen – auch Betroffene (junge Familien, Senior*innen, Menschen mit Behinderung) gehört werden.

Um die Workshops auf kommunaler Ebene breit zu bewerben und einen größtmöglichen Kreis an Teilnehmenden zu erreichen, werden den Teilnehmenden der Arbeitsgruppen gezielt gefragt, welche Möglichkeiten der Einladung und Kommunikation gewünscht wird.

- Es wird deutlich, dass die Teilnehmenden der Fachkonferenz als Multiplikator*innen eine wichtige Rolle in der Verbreitung der Relevanz der Workshops (z.B. in den Nachbargemeinden) spielen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Multiplikator*innen gezielt angesprochen werden sollen.
- Persönliche bzw. direkte Ansprache der Bürgermeister der Gemeinden wird als sehr wichtig erachtet.

Ausblick

Die weiteren Schritte werden den Teilnehmenden der Arbeitsgruppen erläutert. Das weitere Vorgehen wird durch den Dialogprozess dominiert, flankiert durch die anstehenden Bedarfsprognose und der Ableitung von Handlungsfeldern und Empfehlungen.

Anlage 6: Dokumentationen aus den Workshops

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilräumlicher Workshop

Teilraum 1: Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Amt Eiderkanal

18. Januar 2021

17:30–20:00 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden und stellt kurz die Zielsetzung und das Vorgehen des Workshops vor.
- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises und Projektleiter, erklärt den Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung des Kreises ein. Fokus ist dabei der qualitative Wohnungsbau für verschiedene Zielgruppen, darunter insb. Ältere, Geringverdiener und Alleinstehende. Die teilräumlichen Workshops läuten die zweite Phase des kommunalen Beteiligungsprozess ein. Zielsetzung der Workshops ist es, erste Handlungsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden zu erörtern.

Ergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung

Die wesentlichen Ergebnisse der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie erste Zwischenergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Es werden folgende Erkenntnisse vorgestellt:

Kommunalbefragung

- Aus Sicht des Teilraumes sind junge Familien die Hauptzielgruppe, für die im gesamten Kreisgebiet Wohnungen benötigt werden. An zweiter und dritter Stelle stehen EIn-Personen-Haushalte und Senior*innen.
- Die Hauptzielgruppe des Wohnungsbaus im Teilraum sind junge Familien, Single-Haushalte und Alleinerziehende sowie Senior*innen.
- Es werden vor allem seniorengerechte Wohnformen und kleinere Wohnungen benötigt. Die anderen Teilräume sehen Bedarf bei Einfamilienhäusern.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung wird voraussichtlich vor allem durch einen leichten Rückgang der Bevölkerung geprägt sein. Gleichzeitig steigt der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung und der Anteil der unter 65-Jährigen nimmt ab.
- Die Zahl der Haushalte wird vielerorts steigen bzw. im Vergleich zu den Bevölkerungszahlen nur leicht sinken. Daraus lässt sich ableiten, dass die Haushalte kleiner werden. Kleinere Haushalte und eine alternde Bevölkerung brauchen anderen Wohnraum als Familien.

Preise und Erschwinglichkeit

- Trotz geringer Kaufpreise für Einfamilienhäuser im Neubau sind die Immobilienpreise zwischen 2017 und 2020 gestiegen. Auch die Mietpreise in Rendsburg und im Umland sind in Vergangenheit stets gestiegen.

Wohnraumbedarf und -nachfrage

- Die vorgestellten Ergebnisse stellen einen Zwischenstand dar.
- Die Haushaltsentwicklung ist eine wichtige Grundlage für die Abschätzung des künftigen Wohnraumbedarfs. In den letzten Jahren ist ein Anstieg der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird sich bis 2030 fortsetzen.
- Der Bedarf wird mittels des demografisch bedingten Mehrbedarfs und des Ersatzbedarfs für abgängige Wohnungen berechnet. Im Einfamilienhaussegment ist der Bedarf aufgrund der demografischen Veränderung weniger stark ausgeprägt der im

Mehrfamilienhaussegment. Es besteht ein erhöhter Bedarf an kleineren Wohneinheiten für Senior*innen, Alleinstehende und Alleinerziehende.

- Die Situation und die Gefühlslage vor Ort stellen sich jedoch anders dar: Die Nachfrage unterscheidet sich vom Bedarf dahingehend, dass die Nachfrage sich nicht aus den demografischen Veränderungen ergibt, sondern weil Menschen auf dem Wohnungsmarkt aktiv werden (z. B. aufgrund des Zinsniveaus) und Wohnraum nachfragen. Die Nachfrage übersteigt den Bedarf erheblich.

Anhand von drei Fragen wird ein erstes Stimmungsbild zur wohnbaulichen Entwicklung im Teilraum eingefangen. Dabei gibt ein Großteil der Teilnehmenden an, dass nicht bedarfsgerecht gebaut wird und dass die wohnbauliche Entwicklung vor allem durch kommunale Zusammenarbeit und Förderung gestärkt werden kann. Zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit werden insbesondere digitale Instrumente, z. B. ein Onlineportal oder einer App, Bürgerbeteiligungsmaßnahmen und Pressemitteilungen vorgeschlagen. Jedoch sollte die Öffentlichkeitsarbeit nicht nur über Online-Dienste erfolgen.

Handlungsmöglichkeiten anhand von guten Beispielen

Anhand von guten Beispielen werden Handlungsmöglichkeiten für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung vorgestellt. Diese gliedern sich in vier Kategorien:

Informelle Instrumente:

- Die Kooperationsvereinbarung des Amtes Hüttener Berge und der Region Heide sind gute Beispiele für die Integration von qualitativen Prinzipien für die wohnbauliche Entwicklung. Indem qualitative Ziele vertraglich verankert werden, kann die wohnbauliche Entwicklung in der Region gesteuert werden.
- Zudem besteht die Möglichkeit, die Auswirkungen von wohnbaulichen oder gewerblichen Entwicklungsvorhaben zu evaluieren, indem Mehrbedarfe von Infrastrukturen und Wirkungen auf den kommunalen Haushalt geschätzt werden.

Rechtliche und vertragliche Regelungen:

- Vertragliche und rechtliche Regelungen beinhalten neben der Ausnutzung des Baurechtes nach BauGB auch Regelungen, die die Kommunen mit Bauträgern/Investoren abschließen können, um somit die Entwicklung zu steuern – auch ohne eigene Entwicklung der Fläche. Solche vertraglichen Regelungen sind z. B. Konzeptvergaben. Konzeptvergaben ermöglichen Kommunen, den Zuschlag für die Entwicklung einer kommunalen Fläche an das Konsortium mit dem besten Konzept und nicht an den Höchstbietenden zu erteilen. Die Vergabezuschläge können z. B. mit sozialen Kriterien verbunden werden. Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Konzeptvergabe ist der politische Wille.
- Herr Binder merkt an, dass Konzeptvergaben oftmals mit hohen Kosten für Kommune und insbesondere für Investoren verbunden sind und für kleinere Kommunen damit nicht leistbar. Er empfiehlt, den direkten Austausch mit Investoren zu suchen.

Förderprogramme:

- Das Ministerium für Inneres, Ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes (kurz MILIG) hat Anfang 2020 das neue Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ auferlegt. Die Förderung hat zum Ziel, Quartiere mit gemischten Wohnformen (Eigentum, Miete) in den Kommunen im Land zu fördern.
- Daneben bestehen zahlreiche weitere Förderprogramme des Landes und der Investitionsbank IB.SH.

Bauliche Maßnahmen:

- Zu den baulichen Maßnahmen gehören Bauprojekte der kommunalen Hand, die u. a. gemeinsam mit dem Amt oder auch privaten Investoren umgesetzt werden können.

Diskussion in Arbeitsgruppen

Die Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen werden in zwei Kleingruppen diskutiert.

- Der Bedarf an kleineren Wohnraum im Umland wird von den Kommunen erkannt, ist jedoch mit Skepsis verbunden. Der Bau von Mehrfamilienhäusern füge sich nicht in das Ortsbild ein, da die Wahrnehmung besteht, dass die Schaffung von Wohnungen im Mehrfamilienhaussegment mit einem Bau in die Höhe einhergeht. Man wünscht sich gute Beispiele, die darstellen, wie kleinteiliger ortsbildangepasster Wohnraum in kleineren Gemeinden aussehen kann.
- Das Interesse von Investoren, kleinteiligeren Wohnraum außerhalb der Zentren zu finanzieren, ist sehr gering. Gleichzeitig stehen die Kommunen vor Herausforderungen, auf die Bedarfe flexibel zu reagieren, weshalb die Investoren als wichtig erachtet werden, um bedarfsgerechten Wohnraum zu schaffen.
- In den Städten und größeren Orten des Teilraums (z. B. Fockbek) ist die Nachfrage nach seniorengerechtem Wohnraum hoch. In Fockbek besteht teilweise die Befürchtung, dass ortsansässige Senior*innen nicht mit passendem Wohnraum versorgt werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass neben der Bereitstellung von qualitativ angepasstem Wohnraum für Senior*innen auch auf die Bezahlbarkeit geachtet werden muss.
- Die Städte Rendsburg und Büdelsdorf haben kaum noch eigene Flächen, die sich für die wohnbauliche Entwicklung eignen. Das Bauen im Außenbereich ist nicht mehr zeitgemäß, aber Konversions- und Aktivierungsmaßnahmen im Innenbereich sind mit erhöhten Planungs- und Baukosten verbunden. Im Umland gilt es, Grundstückseigentümer*innen gezielt anzusprechen, um Flächen für den Wohnungsbau zu aktivieren.
- Der (gewerbliche) Leerstand sollte stets mitgedacht werden. Es gibt Überlegungen eine Bürgergenossenschaft zur Nachnutzung von leerstehenden Gewerbeimmobilien zu gründen.
- Geförderter Wohnraum befindet sich fast ausschließlich in den Städten und der Zustand von einigen Mehrfamilienhäusern wird als nicht mehr zeitgemäß eingestuft. Im Umland hingegen werden überwiegend Einfamilien- und Reihenhäuser vorgefunden. Da die Flächenverfügbarkeit in den Städten sehr gering ist und bezahlbarer Wohnraum im gesamten Teilraum geschaffen werden muss, sollte sich das Umland verstärkt seiner Verantwortung zur Bereitstellung von Wohnraum für alle Gruppen bewusstwerden.
- Die Erreichbarkeit der Zentren, insbesondere Rendsburg, ist zurzeit nicht zufriedenstellend. Die Mobilität der Bevölkerung im Umland ist aufgrund der Bauarbeiten am Tunnel und des gesperrten Fußgängertunnels stark eingeschränkt. Es wird darauf

hingewiesen, dass die Sicherstellung einer guten Anbindung – auch ohne PKW – wichtig für die Attraktivität des Raumes ist.

Podiumsdiskussion

Herausforderungen und Handlungsansätze

- Als Herausforderung wird die hohe Nachfrage nach Wohnraum gesehen und das Einbeziehen der Bevölkerung in die kommunale Planung. Insbesondere im Bereich der Nachverdichtung ist es wichtig, dass die Bevölkerung mitgenommen wird, um Akzeptanz zu schaffen. Frau Petersen erläutert, dass Bürgerbeteiligung in Fockbek zurzeit angestoßen wird.
- Herr Mathein ergänzt, dass ein Ortsentwicklungskonzept eine gute Grundlage darstellt, aber Planungen trotzdem oftmals zu abstrakt sind. Daher gilt es, Leitbilddiskussion mit einer übergreifenden Wirkung in den Kommunen und den gesamten Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg anzustoßen, um Vision für den Raum zu entwickeln.
- Es ist erforderlich, dass auch in kleineren Kommunen verstärkt bedarfsgerechte, wohnbauliche Entwicklung betrieben wird. Im Zentrum der wohnbaulichen Entwicklung sollten daher qualitative Anforderungen und die Infrastrukturausstattung stehen.
- Herr Binder erläutert, dass die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger von zentraler Bedeutung ist; gleichzeitig ist es erforderlich, dass die kommunalen Entscheidungskompetenzen transparent dargelegt und ausgenutzt werden sollten. Er betont, dass langwierige Entscheidungsprozesse für Investoren abschreckend wirken.
- Es wird gefordert, dass das Thema Wohnen eine hohe kommunalpolitische Priorität wird. In Kommunen, in denen die wohnbauliche Entwicklung vorrangig diskutiert wird, gehen Gemeinden aktiv auf Investoren zu.

Unterstützungsbedarfe:

- Frau Storm weist darauf hin, dass es auf kommunalpolitischer Ebene schwierig ist, sich zu Verfahrensweisen, guten Beispielen und Ansprechpartner*innen zu informieren. Man wünscht sich Hilfestellungen, Beratungsangebote und Qualifizierungsmaßnahmen für die Kommunalpolitik. Diese sollten passgenau auf den Teilraum zugeschnitten sein. Die Kreisverwaltung soll verschiedene Schulungs- und Beratungsmöglichkeiten aufzeigen.
- Herr Binder fordert, dass der Kreis innovative Konzepte vorantreibt und als Impulsgeber agiert. Zudem werden schlankere Verfahren und mehr Vertrauen in die Akteure vor Ort gefordert.

Hinweise zur Arbeit der Entwicklungsagentur des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg

- Herr Böhmke stellt kurz die Ziele der Entwicklungsagentur des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg dar: Die Innenentwicklung nimmt eine zentrale Rolle ein und die Flächenentwicklungsplanung wird stets weiterentwickelt. Es wird ein regionales Denken angestrebt, bei dem die unterschiedlichen Ziele der Kommunen miteinander vereint sind. Es besteht der Wunsch, losgelöster von den Vorgaben der Landesplanung zu sein.
- Herr Mathein kritisiert, dass die GEP zu wenig bedarfsgerechten Wohnraum betreibt. Im Mittelpunkt sollte eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung stehen. Die vorhandenen Instrumente sollten verstärkt genutzt werden, um besser auf Bedarfe reagieren zu können.

- Frau Petersen fügt hinzu, dass interkommunale Kooperation sehr empfehlenswert und stets anzustreben ist, auch wenn damit Hürden und höherer Abstimmungsaufwand verbunden sind. Jedoch gilt es, die einzelnen Interessen aufeinander abzustimmen.

Rolle des Kreises:

- Herr Breuer nimmt auf, dass der Kreis verstärkt vernetzend aktiv sein und Informationen streuen muss. Die Ämter und der Kreis stehen den Kommunen aktiv zur Seite.
- Das Wohnraumentwicklungskonzept soll ein Werkzeugkasten mit Anregungen darstellen, der Startschuss für Folgemaßnahmen ist. Dabei gilt es, die vielschichtigen Interessenlagen zu überblicken. Gleichzeitig plädiert er dafür, dass kleine Kommunen mehr Mut in der wohnbaulichen Entwicklung zeigen. Als Beispiel nennt er die Überplanung des Bestandes. Wichtig ist, dass Gemeinden Leitbilder und -ziele entwickeln und wissen, welche Bedarfe vorhanden sind.
- Herr Binder ergänzt an dieser Stelle, dass Leitbilder wichtiger Bestandteil der zukünftigen Entwicklung sind und Kommunen für sich die Frage beantworten müssen, wie sie in Zukunft aufgestellt sein und leben wollen. Diese Frage hilft, Bedarfe in den Bereichen Leben, Arbeiten und Lernen zu identifizieren.

Ausblick

Herr Böttger fasst die zentralen Ergebnisse des Workshops zusammen. Die wichtigste Aufgabe des Konzeptes wird es sein, die Bedarfe in die (kommunal)politische Diskussion zu bringen und für die unterschiedlichen Bedarfe zu sensibilisieren.

Die Teilnehmenden werden dazu eingeladen, weitere Hinweise und Handlungsfelder direkt an das Gutachterteam und/oder die Kreisverwaltung zu richten.

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilräumlicher Workshop

Teilraum 2: Ämter und Gemeinden der Fördekooperation

12. November 2020

17:30 – 20:00 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Johanna Johncock, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops und stellt das Moderations-Team vor.
- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises und Projektleiter, erklärt den Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung des Kreises ein. Fokus ist dabei der qualitative Wohnungsbau für verschiedene Zielgruppen, darunter insb. Ältere, Geringverdiener und Alleinstehende. Der Workshop sowie die weiteren drei Workshops in den Teilräumen läuten die zweite Phase des kommunalen Beteiligungsprozess ein. Zielsetzung der Workshops ist es, erste Handlungsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden zu erörtern.

Ergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung

Die wesentlichen Ergebnisse der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie der Wohnraumbedarfsabschätzung stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Es werden folgende Erkenntnisse vorgestellt:

Kommunalbefragung:

- Aus Sicht des Teilraumes sind junge Familien die Hauptzielgruppe, für die im gesamten Kreisgebiet Wohnungen benötigt werden, dicht gefolgt von den Zielgruppen „Senior*innen aus dem Kreisgebiet“ und „Ein-Personen-Haushalte“.
- Die Hauptzielgruppe des Wohnungsbaus im Teilraum sind wieder junge Familien und Senior*innen. Für diesen Teilraum wird – anders als in den weiteren Teilräumen des Kreises – besonderer Bedarf bei einkommensschwächeren Haushalten gesehen.
- Für diese Zielgruppen werden Wohnungen und Gebäude benötigt. Die Anteile der benötigten altersgerechten Wohnungen, Mehrfamilienhäusern und preiswerten Wohnungen liegt über den Durchschnittswerten des Kreises.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose:

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung im Kreis wird voraussichtlich vor allem durch einen Rückgang und eine weitere Alterung der Bevölkerung geprägt sein. Im Teilraum der Fördekooperation gibt es jedoch zahlreiche Kommunen, für die ein Anstieg der Bevölkerung prognostiziert wird, die Gesamtentwicklung ist leicht negativ. Es handelt sich hierbei um eine Erstwohnsitz-Prognose. Die Bevölkerungsentwicklung wird durch eine Altersverschiebung begleitet. Es wird ein starker Anstieg des Anteils der über 80-Jährigen und ein Rückgang des Anteils der jüngeren Erwachsenen und Kindern prognostiziert.
- In nahezu allen Gemeinden des Teilraums wird ein Anstieg der Haushaltszahlen prognostiziert. Das liegt an der Verschiebung der Haushaltsstrukturen hin zu kleineren Haushalten mit ein oder zwei Personen. Für Haushalte mit drei oder mehr Personen wird eine rückläufige Entwicklung in der Fördekooperation erwartet.
- Dementsprechend müssen im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung auch andere Bevölkerungsgruppen in den Fokus rücken (z.B. Senior*innen, Singles und Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen, Arbeitslose und Haushalte im Transferleistungsbezug, Haushalte mit kleinen und mittleren Erwerbseinkommen usw.).

Preise und Erschwinglichkeit:

- In diesem Teilraum werden im Vergleich zu den weiteren Teilgebieten des Kreises die höchsten Immobilienpreise erzielt. Die teuersten Wohnlagen liegen am Kieler Stadtrand. Gleichzeitig sind in der Fördekooperation – trotz bereits hoher Preise – die höchsten Preisanstiege zu verzeichnen.
- Seit 2012 hat sich ein großer Anstieg der Median-Angebotsmieten vollzogen. Dementsprechend verschiebt sich auch die Definition der Zielgruppe „Einkommensschwächere Haushalte“

Wohnraumbedarf und -nachfrage:

- Die wohnbaulichen Bedarfe werden durch die Haushaltsentwicklung stark beeinflusst. Generell besteht ein zusätzlicher Bedarf an Wohnraum, sowohl im Einfamilien- als auch im Mehrfamilienhaussegment. Der zusätzliche Bedarf ergibt sich aus einem demografischen Mehrbedarf sowie aus einen Ersatzbedarf abgängiger Wohngebäude. Der Bedarf im Mehrfamilienhaussegment liegt höher als der im Einfamilienhausbereich.
- Die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt die errechneten Bedarfe um ein Vielfaches. Diese hohe Nachfrage spiegelt die empfundene Situation vor Ort wider. Dadurch werden nicht gebrauchte Wohneinheiten trotzdem veräußert.
- Die aktuellen Planungen berücksichtigen den Bedarf an kleineren Wohneinheiten. In Zukunft müssen verstärkt qualitative Bedarfe berücksichtigt werden, um verschiedene Bevölkerungsgruppen mit passendem Wohnraum zu versorgen.

Handlungsmöglichkeiten anhand guter Beispiele

Anhand von fünf Thesen werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bedarfs- und Nachfrageprognose zusammengefasst und durch eine Mentimeter-Abfrage wird ein erstes Stimmungsbild eingefangen.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen werden mittels guter Beispiele aus der Region vorgestellt. Zunächst stellt Herr Sander, Bürgermeister der Gemeinde Kronshagen, zwei aktuelle Beispiele aus der Gemeinde vor.

Ortskernsanierung Kronshagen:

- Die Entwicklung des Ortskerns ist seit ca. 25 Jahren ein Thema in den politischen Diskussionen der Gemeinde. Anhand eines Rahmenplans wurde 2015/2016 die Sanierung des Ortskerns beschlossen. Die Vergabe der Ortskernentwicklung erfolgte anhand einer Konzeptvergabe. Den Zuschlag hat die Baugenossenschaft Mittelholstein erhalten. Es werden ca. 60 Wohneinheiten zur Miete und Eigentum in verschiedenen Größen entwickelt. Das Areal wird durch Gemeinschaftsflächen komplementiert.
- In der Gemeinde wird bis 2030 der Anteil der über 80-Jährigen in der Bevölkerung stark steigen. Dies erfordert eine Anpassung des Wohnraums an die Bedürfnisse dieser Altersgruppe. Auf der Fläche eines früheren Gartenmarktes wird ein Senior*innenwohnpark entwickelt. Dieser ist von der Gemeindevertretung noch nicht beschlossen, aber wird in den politischen Gremien diskutiert und erfährt großen Zuspruch. Der Senior*innenpark bietet eine große Bandbreite an pflegerischen Dienstleistungen, z.B. Palliativpflege.

Die weiteren Best Practices gliedern sich in vier Kategorien von Handlungsmöglichkeiten.

Bauliche Maßnahmen:

- Zu den baulichen Maßnahmen gehören bedarfsgerechte Bauprojekte der kommunalen Hand, die u.a. gemeinsam mit dem Amt oder auch privaten Investoren umgesetzt werden können.

Förderprogramme:

- Das Ministerium für Inneres, Ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes (kurz MILIG) hat Anfang des Jahres das neue Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ auferlegt. Die Förderung soll Quartiere mit gemischten Wohnformen (Eigentum, Miete) in den Kommunen im Land fördern.

Vertragliche Regelungen:

- Vertragliche Regelungen beinhalten Regelungen, die die Kommunen mit Bauträgern/Investoren abschließen können, um die Entwicklung auch ohne eigene Entwicklung der Fläche zu steuern. Solche vertraglichen Regelungen sind z.B. Konzeptvergaben: Sie ermöglichen Kommunen, den Zuschlag für die Entwicklung einer kommunalen Fläche an das Konsortium mit dem besten Konzept und nicht an den Höchstbietenden zu erteilen. Die Vergabezuschläge können z.B. mit sozialen Kriterien verbunden werden. Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Konzeptvergabe ist der politische Wille.

Organisatorische Maßnahmen:

- Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören u.a. interkommunale Abstimmungen zur wohnbaulichen Entwicklung. Die interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung hat zum Vorteil, dass Kommunen dadurch erhöhten Spielraum in der wohnbaulichen Entwicklung erhalten. Gemeinsam können Leitlinien der wohnbaulichen Entwicklung beschlossen werden, um im regionalen Kontext Bedarfe besser zu erkennen und zu decken.

Diskussion in Arbeitsgruppen

Die aufgezeigten Thesen und daraus resultierende Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen werden in zwei Arbeitsgruppen vertieft.

- Die Kommunen erfahren zurzeit trotz der hohen Immobilienpreise im Teilraum eine hohe Nachfrage nach Wohnraum. Die Gemeinden wollen auf diese hohe Nachfrage reagieren, deswegen ist es zwar inhaltlich richtig, dass zu viele Einfamilienhäuser gebaut werden, jedoch darf daraus kein Verbot für den Bau von Einfamilienhäusern resultieren. Die Gemeinden sind auf Familien angewiesen.
- Die Innenentwicklung steht in vielen Gemeinden im Fokus, jedoch besteht wenig Handlungsspielraum für die Kommunen: Zum einen stehen nicht genug Flächen zur Verfügung (z.B. durch Privatbesitz), zum anderen sind die hohen Kosten ein großer Hemmfaktor. An dieser Stelle ist es wichtig, dass die Kommunen zukünftig besser unterstützt werden. Die Flächenversiegelung muss reduziert werden, das geht nur durch eine aktive Innenentwicklung.
- Die Sensibilisierung in Bezug auf die Notwendigkeit von Mehrfamilienhäusern im ländlichen Raum ist bisher wenig ausgeprägt. Es muss zunächst noch ein Umdenken in den Gemeindevertretungen und in der der breiten Bevölkerung geben, dass Mehrfamilienhäuser sich auch in ländlich geprägten Kommunen in das Ortsbild einfügen können. Gleichzeitig stellt sich die Suche nach Investoren als schwierig dar. Die Investoren präferieren eher städtisch geprägte Orte oder eine Entwicklung ist erst ab mehreren

Wohneinheiten und Stockwerken finanziell möglich, sodass die Realisierung von Wohnprojekten im ländlichen Raum als unwirtschaftlich gesehen werden.

- Mobilität kann als Schlüssel dienen, um Abwanderung jüngerer und älterer Bevölkerung entgegenzuwirken, um die Durchmischung zu erhalten und die Entwicklung zu einem Schlafdorf zu vermeiden.
- Austausch und interkommunale Abstimmung sind relevant, die Planungshoheit der Kommunen darf dadurch jedoch nicht eingeschränkt werden.
- Die Kommunen wünschen sich Unterstützungsinstrumente:
    - Die Verwaltungen der Kommunen, der Ämter und des Kreises müssen stark beratend tätig sein. Insbesondere der Kreisverwaltung kommt im Hinblick auf Austausch und Transparenz eine koordinierende Funktion zu. Dadurch soll die teilräumliche Entwicklung besser beobachtet werden. Gleichzeitig gilt es, alle Kommunen zu betrachten und nicht nur die Kommunen auf den Siedlungsachsen.
    - Um für die Bedarfe zu sensibilisieren und Transparenz zu gewährleisten, spielt ein (informeller) Austausch zwischen den Kommunen eine entscheidende Rolle.
    - Konzentration auf Innenentwicklung ist notwendig, jedoch bisher schwierig. Es werden mehr Fördermöglichkeiten für ländliche Gemeinden gewünscht, um die Einflussmöglichkeiten bei der Bestandsentwicklung zu erhöhen.
- Die Unterstützungsbedarfe müssen auf die unterschiedlichen Ausgangslagen der einzelnen Kommunen eingehen. Die Herausforderungen der Gemeinde Kronshagen können nicht mit denen der Gemeinde Tüttendorf gleichgesetzt werden.

Podiumsdiskussion

Teilnehmende: Volker Breuer (Kreis Rendsburg-Eckernförde), Jan-F. Nilges (Haus und Grund Schleswig-Holstein), Ingo Sander (Bürgermeister Kronshagen)

Die Podiumsdiskussion wendet sich den zentralen Herausforderungen und den Handlungserfordernissen für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung zu.

Herausforderungen:

- Die Herausforderungen sind vielfältig, da die Gemeinden verschieden und vielfältig sind. Die stadtnahen Kommunen stehen vor anderen Herausforderungen als Gemeinden im ländlichen Raum.
- Die stadtnahen Bereiche sind bereits stark überlastet, es gibt kaum vorhandene Grünflächen und örtliche Infrastrukturen stoßen vielmals an ihre Kapazitätsgrenzen. Einige Kommunen im ländlichen Raum hingegen veröden zu Lasten der städtischen Räume. Es findet kaum Ausgleich statt.
- Die Ressource Fläche ist endlich und muss besser genutzt werden. Doch die Potenziale im Bestand können nicht immer aktiviert und in eine neue Nutzung überführt werden.

Handlungserfordernisse

- Es sollte ein verstärkter Ausgleich zwischen städtischem und ländlichem Raum stattfinden.
- Es gilt, einen flächensparenden Wohnraummix zu schaffen, um die Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu befriedigen. Die Bauleitplanung ermöglicht eine solche Steuerung.

- Der Bestandswohnungsmarkt muss verstärkt betrachtet und entwickelt werden, um die hohe Nachfrage zu decken und einen verantwortungsvollen Umgang mit Fläche zu praktizieren. Herr Breuer betont, dass die beratende Tätigkeit des Kreises hier eine entscheidende Rolle spielt.
- Der interkommunale Austausch wird als sehr wichtig erachtet, jedoch darf dadurch weder Mehrarbeit entstehen noch die Planungshoheit eingeschränkt werden. Vielmehr gilt es, kreative Ansätze in der interkommunalen Kooperation zu entwickeln und zu nutzen. Der Blick über die eigene Gemeindegrenze hinaus ist notwendig, um die vielfältigen Herausforderungen anzugehen.
- Die eigene Bevölkerungsstruktur muss sich in der wohnbaulichen Entwicklung widerspiegeln.
- Ein offener Umgang und Kommunikation ist der Schlüssel für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Ämtern und Kreis. Es besteht eine Hol- und Bringschuld in beide Richtungen.

Ausblick

Herr Böttger bedankt sich bei den Teilnehmenden für die anregenden Diskussionen und fasst die zentralen Ergebnisse des Workshops zusammen.

Es besteht der Wunsch, die Bedarfe und erläuterten Thesen in die (kommunal)politische Diskussion mitzunehmen und somit für die unterschiedlichen Bedarfe zu sensibilisieren. Der Kreis wird seine koordinierende Funktion weiter ausfüllen und dem Wunsch nach Austauschformaten nachkommen.

Die Teilnehmenden werden dazu eingeladen, weitere Hinweise und Handlungsfelder direkt an das Gutachterteam und/oder die Kreisverwaltung zu richten.

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilräumlicher Workshop

Teilraum 3: Amt Hüttener Berge – Amt Schlei-Ostsee – Stadt Eckernförde

02. Dezember 2020

17:30 – 20:00 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Johanna Johncock, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops und stellt das Moderations-Team vor.
- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises und Projektleiter, erläutert die bisherigen Schritte des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Der Workshop sowie die weiteren zwei Workshops in den Teilräumen läuten die zweite Phase des kommunalen Beteiligungsprozesses ein. Zielsetzung der Workshops ist es, erste Handlungsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden zu erörtern. Des Weiteren werden der Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes erklärt. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung des Kreises ein. Fokus ist dabei der qualitative Wohnungsbau für verschiedene Zielgruppen, darunter insb. Ältere, Geringverdiener und Alleinstehende.

Ergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung

Die Ergebnisse der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie die Zwischenergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Es werden folgende Erkenntnisse vorgestellt:

Kommunalbefragung:

- Aus Sicht des Teilraumes sind junge Familien die Hauptzielgruppe, für die im gesamten Kreisgebiet und in diesem Teilraum Wohnungen benötigt werden. An zweiter Stelle stehen Senior*innen.
- Für diese Zielgruppen werden Wohnungen und Gebäude benötigt. Gleichzeitig werden auch mehr bezahlbare Wohnungen benötigt.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose:

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung im Kreis wird voraussichtlich vor allem durch einen Rückgang und eine weitere Alterung der Bevölkerung geprägt sein. In diesem Teilraum ist die Gesamtentwicklung negativ. In einigen Gemeinden wird jedoch auch ein leichter Anstieg bzw. Stagnation prognostiziert. Die Bevölkerungsentwicklung wird durch eine Altersverschiebung begleitet. Es wird ein starker Anstieg des Anteils der über 80-Jährigen erwartet. Auch der Anteil der über 65-Jährigen wird steigen. Alle jüngeren Altersgruppen sind von einem Rückgang geprägt.
- Während die Kommunen des Amtes Hüttener Berge teilweise von einer steigenden Anzahl an Haushalten bis 2030 ausgehen, sind die weiteren Kommunen überwiegend von einem Rückgang gekennzeichnet. Diese Entwicklung wird durch eine Verschiebung von Haushaltsstrukturen hin zu kleineren Haushalten mit ein oder zwei Personen begleitet.
- Dementsprechend müssen im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung auch andere Bevölkerungsgruppen in den Fokus rücken (z.B. Senior*innen, Singles und Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen, Arbeitslose und Haushalte im Transferleistungsbezug, Haushalte mit kleinen und mittleren Erwerbseinkommen usw.).

Wohnraumbedarf und -nachfrage:

- Die vorgestellten Ergebnisse stellen einen Arbeitsstand dar.
- Die wohnbaulichen Bedarfe werden durch die Haushaltsentwicklung stark beeinflusst.
- Vollständiger Ausgleich innerhalb eines Teilraums:
    - Der vollständige Ausgleich unterstellt, dass jeder Haushalt, der auf Wohnungssuche ist, mobil im gesamten Teilraum sucht. Tatsächlich ist die Wohnungssuche jedoch lokal eingebettet.
    - Durch die negative Entwicklung der Haushaltszahlen besteht kein zusätzlicher Bedarf an Einfamilienhäusern. Der negative demografische Mehrbedarf wird nicht durch den positiven Ersatz für abgängige Wohnhäuser ausgeglichen.
    - Im Mehrfamilienhaussegment führen der Ersatzbedarf – z.B. durch abgängige Wohnungen – und die demografische Entwicklung (bis 2025) zu einem zusätzlichen Bedarf.
- Ohne Ausgleich im Teilraum:
    - Dieses Szenario postuliert, dass nicht innerhalb eines gesamten Teilraums nach Wohnungen gesucht wird und berücksichtigt stärker die Lokalität.
    - Im Teilraum besteht ein zusätzlicher Bedarf an Ein- und Mehrfamilienhäusern, wobei der Bedarf im Mehrfamilienhaussegment deutlich höher liegt.
- Die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt in beiden Szenarien die Bedarfe erheblich; dabei liegt die Nachfrage nach Einfamilienhäusern höher als nach Wohneinheiten im Mehrfamilienhaussegment.

Handlungsmöglichkeiten anhand guter Beispiele

Anhand von fünf Thesen werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bedarfs- und Nachfrageprognose zusammengefasst und durch eine Mentimeter-Abfrage wird ein erstes Stimmungsbild eingefangen.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen werden mittels guter Beispiele aus der Region vorgestellt. Zunächst stellt Herr Betz, Amtsdirektor Amt Hüttener Berge, die interkommunale Abstimmung der amtsangehörigen Kommunen (ausgenommen Borgstedt) vor:

Interkommunale Vereinbarung:

- Die Vereinbarung wird zurzeit von den Gemeinden beschlossen.
- Die Vereinbarung legt Strukturziele zugrunde, darunter die Schaffung von kleinerem bezahlbarem (Miet-)Wohnraum, um eine größere Durchmischung in den Gemeinden zu fördern. Der Trend von reinem Einfamilienhausbau ist nicht mehr zielführend. Um Jüngere (aber auch Ältere) in den Dörfern zu halten, ist es notwendig, auch kleineren Wohnraum zu schaffen. In den größeren Gemeinden Owschlag und Wittensee soll ggf. auch geförderter Wohnraum entstehen. In Bürgermeisterrunden soll sich über aktuelle Vorhaben ausgetauscht werden.
- Vorteil der interkommunalen Abstimmung ist der Gewinn an Flexibilität. Der Wohnbauliche Entwicklungsrahmen kann im Bedarfsfall auf die Gemeinden verteilt werden. Dadurch werden auch gemischte Wohngebiete finanziell rentabel und es wird vermieden, dass nur Einfamilienhäuser gebaut werden.
- Es gilt, die Infrastruktur im Blick zu behalten: Gemeinden, die keine bzw. geringe Kapazitäten der Kläranlagen haben, sind dazu angehalten, ihre Entwicklung mit Bedacht zu gestalten oder die notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Die weiteren Best Practices gliedern sich in vier Kategorien von Handlungsmöglichkeiten.

Bauliche Maßnahmen:

- Zu den baulichen Maßnahmen gehören bedarfsgerechte Bauprojekte der kommunalen Hand, die u.a. gemeinsam mit dem Amt oder auch privaten Investoren umgesetzt werden können.

Förderprogramme:

- Mit einer „Jung-kauft-Alt"-Förderung, bestärken Kommunen die Bestandsentwicklung und vereinfachen den Generationswechsel im Bestand. Dabei erhalten Familien mit Kindern unter 18 Jahren einen Zuschuss. Dieser Zuschuss kann entweder als laufende Förderung für eine bestimmte Laufzeit (z.B. 6 Jahre) gewährt werden oder als einmalige Förderung für bspw. Altbaugutachten.

Vertragliche Regelungen:

- Vertragliche Regelungen beinhalten Regelungen, die die Kommunen mit Bauträgern/Investoren abschließen können, um die Entwicklung auch ohne eigene Entwicklung der Fläche zu steuern. Solche vertraglichen Regelungen sind z.B. Konzeptvergaben: Sie ermöglichen Kommunen, den Zuschlag für die Entwicklung einer kommunalen Fläche an das Konsortium mit dem besten Konzept und nicht an den Höchstbietenden zu erteilen. Die Vergabezuschläge können z.B. mit sozialen Kriterien verbunden werden. Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Konzeptvergabe ist der politische Wille.

Organisatorische Maßnahmen:

- Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören u.a. Leitlinien der wohnbaulichen Entwicklung. Diese ermöglichen entweder im regionalen Kontext oder auch auf kommunaler Ebene Bedarfe besser zu erkennen und zu decken.

Diskussion in Arbeitsgruppen

Die aufgezeigten Thesen und daraus resultierenden Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen werden in zwei Arbeitsgruppen vertieft.

- Die Sensibilisierung in Bezug auf die Notwendigkeit von Mehrfamilienhäusern im ländlichen Raum ist bisher wenig ausgeprägt. Es ist nötig, alte Denkmuster (wie Kirchturmpolitik) zu durchbrechen und ein Umdenken in den Gemeindevertretungen voranzubringen. Zwar kennen die Gemeindevertretungen die lokalen Begebenheiten sehr gut, aber Bedarfsgerechtigkeit erfordert neue Denkmuster.
- Der wohnbauliche Entwicklungsrahmen der Kommunen wird als zu starr empfunden. Dadurch werden die Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen stark eingeschränkt und gefährden die Finanzierbarkeit von Bauprojekten im Mehrfamilienhaussegment. Die Kommunen wissen am besten, wie Bedarfe und Nachfrage vor Ort einzuschätzen sind. Durch den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen wird den Kommunen die Eigenständigkeit genommen.
- Die Umsetzung von kleineren, altersgerechten Wohneinheiten in kleineren Kommunen ist schwierig. Gemeinden im ländlichen Raum haben kaum Zugang zu Fördermöglichkeiten und die Umsetzung durch private Investoren ist aus deren Sicht nicht rentabel. Gleichzeitig hemmen die hohen Baukosten – unabhängig vom Ort – preisgünstigen Wohnraum. Hier werden Handlungsleitfäden benötigt.
- Die Anforderungen, die durch die Bedarfe entstehen, sollten verstärkt durch den Bestand gedeckt werden.

- Die ermittelten Bedarfe für den Teilraum erfordern eine kleinräumigere Betrachtung. Die Kommunen haben unterschiedliche Ausgangslagen, denen Rechnung getragen werden muss. Ein Austausch über die einzelnen Räume kann über interkommunale Abstimmung erfolgen.
- Im Amt Schlei-Ostsee ist eine interkommunale Abstimmung auf Amtsebene zurzeit keine Option. Zum einen wird die Kirchturmpolitik der Gemeindevertretungen als Hemmfaktor gesehen, zum anderen ist die Etablierung einer interkommunalen Kooperation mit zu hohem finanziellem Aufwand verbunden. Aufgrund der starren Vorgaben der Landesplanung ist eine Abstimmung nicht zielführend. Die interkommunale Vereinbarung im Amt Hüttener Berge kann jedoch Signalwirkung haben.
- Die Kommunen wünschen sich Unterstützungsinstrumente:
    - „Instrumentenkasten“ von guten Beispielen aus anderen Regionen: Dabei sollen z.B. städtebaulich ansprechende Mehrfamilienhäuser abgebildet werden, die sich auch in dörfliche Strukturen eingliedern lassen.
    - Die Rolle des ruhenden Verkehrs bei Neubau, insb. Geschosswohnungsbau: Einschätzung, wie viel Fläche für den ruhenden Verkehr gebraucht wird.

Podiumsdiskussion

Teilnehmende: Andreas Betz (Amtsdirektor Amt Hüttener Berge), Marvin Böttger (Kreis Rendsburg-Eckernförde), Doris Rothe-Pöhls (Bürgermeisterin Gemeinde Rieseby), Carsten Wendt (DMB Mieterverein Kiel), Micha Wulf (Stadt Eckernförde).

Im Vordergrund der Podiumsdiskussion stehen die zentralen Herausforderungen und Handlungserfordernisse für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung.

- Aufgrund der hohen Nachfrage sehen die Kommunen zurzeit wenig Handlungserfordernisse im Innenbereich und der Bestandsentwicklung. Die Marktsituation befördert das Bebauen von Baulücken und des Innenbereiches. Es besteht kaum Leerstand. Die Stadt Eckernförde erhält durch die hohe Nachfrage zurzeit Verhandlungsspielraum gegenüber Investoren. Dadurch können beispielsweise Forderungen zu gefördertem Wohnraum besser umgesetzt werden.
- Bezahlbarer Wohnraum ist nicht nur in den Städten und stadtnahen Gebieten notwendig, sondern auch in peripheren Lagen. Es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Mieterhöhungen entgegenzuwirken und den bedarfsgerechten Wohnungsbau zu befördern.
- Die demografische Entwicklung erfordert, dass auch in kleinen ländlichen Kommunen kleinteiliger und bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden muss, damit neben den Älteren auch die Jüngeren in der Gemeinde gehalten werden. Jedoch müssen die Rahmenbedingungen zur Stärkung des ländlichen Raumes auch gegeben sein. Es ist notwendig, dass nicht nur in den Städten und deren Umlandbereichen bezahlbarer und kleinteiliger Wohnraum geschaffen wird, sondern auch in peripheren Lagen.
- Die Kommunen sprechen sich für mehr Eigenverantwortung aus. Die Städte und Gemeinden kennen die Bedarfe vor Ort und wissen diese einzuschätzen. Durch die gewonnene Freiheit würde sich der Wohnungsmarkt von selbst regulieren.
- Gleichzeitig gilt es, bei Wohnbauvorhaben auch die örtliche Infrastruktur im Blick zu behalten.
- Eine kritische Auseinandersetzung mit der Wohnraumbedarfsprognose ist notwendig. Bei der Prognose handelt es sich um eine Erstwohnsitzprognose, die das große Potenzial von Zweitwohnungen nicht berücksichtigt.

Interkommunale Kooperation

- Die Kommunen befinden sich in einer gemeinsamen Wohnungsmarktregion mit dynamischen Verflechtungsbeziehungen. Einzelentwicklungen haben Auswirkungen auf die Region, sodass eine Zusammenarbeit der Kommunen für notwendig gehalten wird.
- Die Rahmenbedingungen für eine verbindliche interkommunale Abstimmung werden als ungünstig angesehen.
- Ein informeller interkommunaler Dialog kann ein erster Schritt für eine zukunftsweisende Entwicklung sein, bei der zunächst Gemeinsamkeiten und Schnittstellen identifiziert werden sollten.
- Das Amt Schlei-Ostsee wünscht sich eine stärkere Zusammenarbeit mit der Stadt Eckernförde.

Ausblick

Herr Böttger bedankt sich bei den Teilnehmenden für die anregenden Diskussionen und fasst die zentralen Ergebnisse des Workshops zusammen.

Es besteht der Wunsch, die Bedarfe und erläuterten Thesen in die (kommunal)politische Diskussion mitzunehmen und somit für die unterschiedlichen Bedarfe zu sensibilisieren. Der Kreis wird seine koordinierende Funktion weiter ausfüllen und dem Wunsch nach Austauschformaten nachkommen.

Die Teilnehmenden werden dazu eingeladen, weitere Hinweise und Handlungsfelder direkt an das Gutachterteam und/oder die Kreisverwaltung zu richten.

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilräumlicher Workshop

Teilraum 4: Amt Bordesholm – Amt Nortorfer Land – Östliches Amt Mittelholstein – Gemeinde Wasbek

03. Dezember 2020

17:30 – 20:00 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises und Projektleiter, erläutert die bisherigen Schritte des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Der Workshop sowie die weiteren zwei Workshops in den Teilräumen läuten die zweite Phase des kommunalen Beteiligungsprozess ein. Zielsetzung der Workshops ist es, erste Handlungsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden zu erörtern. Des Weiteren wird der Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes erklärt. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung des Kreises ein. Fokus ist dabei der qualitative Wohnungsbau für verschiedene Zielgruppen, darunter insb. Ältere, Geringverdiener und Alleinstehende.
- Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops und stellt den Ablauf des Workshops vor.

Ergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung

Die wesentlichen Ergebnisse der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie die Zwischenergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Es werden folgende Erkenntnisse vorgestellt:

Kommunalbefragung:

- Die Kommunalbefragung wurde über den Kreis an die Ämter verteilt.
- Aus Sicht des Teilraumes sind junge Familien die Hauptzielgruppe, für die im gesamten Kreisgebiet Wohnungen benötigt werden. An zweiter Stelle stehen Senior*innen.
- Für die Kommunen des Teilraums sollen insbesondere (junge) Familien, einkommensschwächere und Single-Haushalte im Vordergrund der Wohnraumentwicklung stehen.
- Bezüglich der Frage, ob es ein Umdenken „weg vom Einfamilienhaus“ gebe, wird aus dem Plenum berichtet, dass die Nachfrage nach Einfamilienhäusern hoch ist, insbesondere von jungen Familien. In den Dörfern findet zurzeit kein Generationswechsel im Bestand statt, da es an Angeboten vor Ort mangelt und Senior*innen deswegen nicht aus ihren Einfamilienhäusern ausziehen. In Nortorf wird ein Anstieg der Nachfrage nach Wohnungen verzeichnet, der wiederum überwiegend von Personen aus dem Umland kommt.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose:

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung im Kreis wird voraussichtlich vor allem durch einen Rückgang und eine weitere Alterung der Bevölkerung geprägt sein. In diesem Teilraum ist die Gesamtentwicklung negativ. In einigen Gemeinden (insb. im Amt Bordesholm) wird jedoch auch ein leichter Anstieg oder Stagnation prognostiziert. Die Bevölkerungsentwicklung wird durch eine Altersverschiebung begleitet. Es wird ein Anstieg des Anteils der über 80-Jährigen und der über 65-Jährigen prognostiziert. Alle jüngeren Altersgruppen sind von einem Rückgang geprägt.
- Insgesamt ist auch die Zahl der Haushalte bis 2030 rückläufig. Jedoch gibt es mehrere Gemeinden, für die ein Anstieg erwartet wird. Dabei wird die Zahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte bis 2030 steigen und die Anzahl an Haushalte mit drei und mehr Personen wird sinken.

- Dementsprechend müssen im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung auch andere Bevölkerungsgruppen in den Fokus rücken (z.B. Senior*innen, Singles und Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen, Arbeitslose und Haushalte im Transferleistungsbezug, Haushalte mit kleinen und mittleren Erwerbseinkommen usw.).

Preisentwicklung:

- Im Bereich Bordesholm werden tendenziell höhere Preise als im Amt Nortorfer Land und im Bereich Amt Mittelholstein erzielt. Jedoch ist in den letzten Jahren ein Preisanstieg im gesamten Teilraum zu verzeichnen.
- Der Anteil an Mietwohnungen ist deutlich angestiegen, jedoch sind viele davon im höheren Preissegment entstanden.

Wohnraumbedarf und -nachfrage:

- Die vorgestellten Ergebnisse stellen einen Arbeitsstand dar.
- Die wohnbaulichen Bedarfe werden durch die Haushaltsentwicklung stark beeinflusst.
- Der Bedarf wird durch den demografisch bedingten Mehrbedarf und durch den Ersatzbedarf für abgängige Wohnungen berechnet
- Vollständiger Ausgleich innerhalb eines Teilraums:
    - Der vollständige Ausgleich unterstellt, dass jeder Haushalt, der auf Wohnungssuche ist, mobil im gesamten Teilraum sucht. Tatsächlich ist die Wohnungssuche jedoch lokal eingebettet.
    - Aufgrund der negativen Haushaltsentwicklung besteht kein zusätzlicher Bedarf an Einfamilienhäusern. Der Ersatzbedarf ist positiv, wiegt den demografischen Bedarf aber nicht auf, sodass der Bedarf im Einfamilienhaussegment bis 2030 insgesamt negativ ist.
    - Im Mehrfamilienhaussegment sind der demografische Mehrbedarf sowie der Ersatzbedarf positiv, sodass in diesem Segment zusätzlicher Bedarf nach Wohnraum besteht.
- Ohne Ausgleich innerhalb des Teilraums:
    - Dieses Szenario geht davon aus, dass nicht innerhalb eines gesamten Teilraums nach Wohnungen gesucht wird und berücksichtigt stärker die Lokalität.
    - Im Einfamilienhaussegment besteht wie auch im Mehrfamilienhaussegment ein positiver demografischer Mehrbedarf und ein positiver Ersatzbedarf. Der Bedarf im Mehrfamilienhaussegment hat sich in diesem Szenario nicht geändert. Der Bedarf nach Wohnungen im Mehrfamilienhaussegment ist so hoch, dass es nicht zu einem Ausgleich kommt.
- Die Nachfrage nach Wohnraum liegt über dem errechneten Bedarf, da aufgrund der Zinslage die Anlage in Immobilien sehr attraktiv ist. Wenn auf diese Nachfrage reagiert wird, kann sich langfristig eine Situation ergeben, in der mehr Wohnraum vorhanden ist als benötigt. Der Zuzug in eine Gemeinde bedeutet immer auch den Fortzug aus einer anderen. Zu viel Wohnraum führt zu einer negativen Preisentwicklung. Daher ist eine Sensibilisierung der Nachfrage und Bedarfe notwendig.

Anhand von sechs Thesen werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bedarfs- und Nachfrageprognose zusammengefasst und durch eine Mentimeter-Abfrage wird ein erstes Stimmungsbild eingefangen. Aus dem Plenum wird die Befürchtung geäußert, Mehrfamilienhäuser

könnten sich nicht ins Ortsbild einfügen. Es gibt zahlreiche Beispiele, die aufzeigen, dass eine Integration in das Ortsbild möglich ist.

Handlungsmöglichkeiten anhand guter Beispiele

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen werden mittels guter Beispiele aus der Region vorgestellt. Zunächst stellt Frau Buhse, Referentin für Wohnraumförderung des Innenministeriums Schleswig-Holstein, das neue Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ vor. Der Beitrag von Frau Buhse wurde vor dem Workshop aufgezeichnet.

Die weiteren Best Practices gliedern sich in vier Kategorien von Handlungsmöglichkeiten.

Bauliche Maßnahmen:

- Zu den baulichen Maßnahmen gehören bedarfsgerechte Bauprojekte der kommunalen Hand, die u.a. gemeinsam mit dem Amt oder auch privaten Investoren umgesetzt werden können.

Förderprogramme:

- Mit einer „Jung kauft Alt“-Förderung, bestärken Kommunen die Bestandsentwicklung und vereinfachen den Generationswechsel im Bestand. Dabei erhalten Familien mit Kindern unter 18 Jahren einen Zuschuss. Dieser Zuschuss kann entweder als laufende Förderung für eine bestimmte Laufzeit (z.B. 6 Jahre) gewährt werden oder als einmalige Förderung für bspw. Altbaugutachten.

Vertragliche Regelungen:

- Vertragliche Regelungen beinhalten Regelungen, die die Kommunen mit Bauträgern/Investoren abschließen können, um die Entwicklung auch ohne eigene Entwicklung der Fläche zu steuern. Solche vertraglichen Regelungen sind z.B. Konzeptvergaben: Sie ermöglichen Kommunen, den Zuschlag für die Entwicklung einer kommunalen Fläche an das Konsortium mit dem besten Konzept und nicht an den Höchstbietenden zu erteilen. Die Vergabezuschläge können z.B. mit sozialen Kriterien verbunden werden. Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Konzeptvergabe ist der politische Wille.

Organisatorische Maßnahmen:

- Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören u.a. Leitlinien der wohnbaulichen Entwicklung. Diese ermöglichen entweder im regionalen Kontext oder auch auf kommunaler Ebene Bedarfe besser zu erkennen und zu decken.

Diskussion in Arbeitsgruppen

- Die Kommunen sind mit einer hohen Nachfrage konfrontiert und können/wollen diese nicht decken. Die Bestandsentwicklung im Sinne eines Generationswechsels wird hier als Schlüssel gesehen, um auch jungen Familien den Zuzug zu ermöglichen. Jedoch scheitert dies mangels Angebots kleinerer, altengerechter Wohneinheiten.
- Die neuen Bedarfe nach kleinteiligerem Wohnraum werden in den Kommunen erkannt. Es herrschen jedoch noch alte Denkmuster vor, die nicht zu den neuen Bedarfen passen. Das macht sich dadurch bemerkbar, dass sich Ältere einen Umzug

in eine kleinere Wohnung innerhalb des Ortes vorstellen können, jedoch kein Angebot an kleineren Wohnungen vorhanden ist.

- Um auf die neuen Bedarfe eingehen zu können, wird der örtliche Dialog als wichtige Stellschraube gesehen. Dieser dient dazu, Bedarfe zu erkennen (wie beispielsweise in Timmaspe), alte Denkstrukturen zu durchbrechen und den Umgang mit neuen Bedarfen zu diskutieren. Dieser Dialog kann auch auf die Nachbargemeinden ausgeweitet werden, um gemeinsam besser auf Bedarfe reagieren zu können. Der Dialog mit den Bürger*innen sollte ebenso gesucht werden, um neben den Bedarfen auch die gemeindliche Entwicklung zu diskutieren und für andere Wohnformen zu sensibilisieren.
- Die Konzentration auf Innenentwicklung ist notwendig, jedoch bisher schwierig, weil die Kommunen oftmals kaum Spielraum im Innenbereich haben und Ortsteile häufig dem Außenbereich zugeteilt werden, wodurch Planungsprozesse langwierig werden.
- Die Baukosten sind sehr hoch und erschweren die Realisierung von Wohnprojekten durch die kommunale Hand. Gleichzeitig gestaltet sich die Suche nach geeigneten Investoren im ländlichen Raum als schwierig.
- Gemeinden müssen selbst aktiv werden und mutig sein, auch „neue“ Wohnformen und -konzepte umzusetzen und somit ein Angebot zu schaffen. Gute Beispiele aus anderen Regionen zeigen, dass die Angebote angenommen werden, auch wenn die Nachfrage nicht offensichtlich ist.
- Die Kommunen erhoffen sich vom Wohnraumentwicklungskonzept Unterstützungsbedarfe, z. B. anhand eines Leifadens, der u. a. darstellt, wie der Generationswechsel im ländlichen Raum aussehen kann und gute Beispiele etwa zur Umgestaltung alter landwirtschaftlicher Gebäude darstellt

Podiumsdiskussion

Die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen werden in einer Podiumsdiskussion vertiefend diskutiert.

- Die neuen Bedarfe decken sich nicht mit den alten Denkmustern. Um diese Denkstrukturen zu durchbrechen, ist es notwendig, vor Ort eine Diskussion über die Bedarfe zu initiieren und die Prognose zu qualifizieren. Der demografische Wandel findet immer noch statt, die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist negativ und wird nur durch Zuzüge überkompensiert. Herr Kostka wirbt dafür, das Gespräch mit den Nachbarkommunen zu suchen, um den Blick zu weiten, Augenhöhe zu gewinnen und gemeinsam besser auf neue Bedarfe reagieren zu können.
    - Solche Dialoge sind für die gemeindliche Entwicklung von hoher Bedeutung. Hier muss auch der aktive Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern gesucht und Perspektiven für die Gemeinde durch die örtliche Bevölkerung aufgezeigt werden. Auf diesem Weg erhalten neue Ideen Eingang in kommunalpolitische Gremien und Diskussionen.
- Eine Auseinandersetzung mit dem Bestand ist notwendig. Durch gezielte Umgestaltung und Reaktion auf Bedarfe können Dörfer weiterhin auch als Dorf erkennbar sein, auch wenn diese anders strukturiert sind: In Borgstedt etwa ist im Ortskern kleinteiliger Wohnraum entstanden.

- Die hohen Baukosten stellen eine große Herausforderung für die Kommunen dar. Gleichzeitig scheitern kleine Wohngebiete im ländlichen Raum an der Wirtschaftlichkeit. Die bisherige Anrechnung von Wohnungen mit Mehrfamilienhaussegment als Ganzes auf den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen hat zur Folge, dass diese nicht umgesetzt werden. Man wünscht sich mehr Flexibilität. Der neue LEP-Entwurf reagiert auf diese Forderung, indem Wohneinheiten im Mehrfamilienhaussegment nur noch zu zwei Dritteln auf den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen angerechnet werden.
    - Die hohen Qualitätsstandards und rechtliche Hürden erhöhen die Baukosten, sodass Gemeinden vor Schwierigkeiten stehen, „bezahlbaren Wohnraum“ zu schaffen. Es wird darauf hingewiesen, dass es keine einheitliche Definition des Begriffes „bezahlbarer Wohnraum“ gibt. Deswegen muss vor Ort diskutiert werden, wie Bezahlbarkeit verstanden wird.
- Im ländlichen Raum befinden sich viele Potenzialflächen oftmals im Außenbereich, welches die gemeindliche Entwicklung hindert. Hiermit sind oftmals auch langwierige Planungsprozesse verbunden, die durch das politische Ehrenamt nicht geleistet werden können. An dieser Stelle sollten rechtliche Hürden abgebaut werden.

Ausblick

Herr Böttger bedankt sich bei den Teilnehmenden für die anregenden Diskussionen und nimmt zur Kenntnis, dass eine Auseinandersetzung mit den örtlichen Bedarfen stattfindet. Das Wohnraumentwicklungskonzept soll als Handlungsleitfaden an die personelle Ressourcenknappheit der Gemeinden anknüpfen.

Die Teilnehmenden werden dazu eingeladen, weitere Hinweise und Handlungsfelder direkt an das Gutachterteam und/oder die Kreisverwaltung zu richten.

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Teilräumlicher Workshop

Teilraum 5: Westliches Amt Mittelholstein – Südl. Amt Jevenstedt – Amt Hohner Harde

05. November 2020

17:30–20:00 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Johanna Johncock, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops und stellt das Moderations-Team vor.
- Herr Böttger, Demografiemanager des Kreises und Projektleiter, erklärt den Hintergrund und die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Das Wohnraumentwicklungskonzept nimmt eine zentrale Rolle in der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung des Kreises ein. Fokus ist dabei der qualitative Wohnungsbau für verschiedene Zielgruppen, darunter insb. Ältere, Geringverdiener und Alleinstehende. Der Workshop sowie die weiteren vier Workshops in den Teilräumen läuten die zweite Phase des kommunalen Beteiligungsprozess ein. Zielsetzung der Workshops ist es, erste Handlungsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden zu erörtern.

Ergebnisse der Wohnraumbedarfsabschätzung

Die wesentlichen Ergebnisse der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie der Wohnraumbedarfsabschätzung stellt für das Projektteam Martin Albrecht vor. Die Ergebnispräsentation bezieht sich auf die Ergebnisse der bisher durchgeführten Auswertungen und Analysen. Es werden folgende Erkenntnisse vorgestellt:

Kommunalbefragung

- Aus Sicht des Teilraumes sind junge Familien die Hauptzielgruppe, für die im gesamten Kreisgebiet Wohnungen benötigt werden. An zweiter und dritter Stelle stehen Zwei-Personen-Haushalte und Senior*innen.
- Die Hauptzielgruppe des Wohnungsbaus im Teilraum sind wieder junge Familien, gefolgt von Senior*innen. Single-Haushalte und Alleinerziehende stehen an dritter Stelle, jedoch mit deutlichem Abstand.
- Es werden vor allem Einfamilienhäuser und seniorengerechte Wohnformen benötigt.

Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung wird voraussichtlich vor allem durch einen Rückgang und eine weitere Alterung der Bevölkerung geprägt sein. Dies bedeutet eine wachsende Anzahl von kleinen, älteren und alten Haushalten.
- Insgesamt dürfte die Anzahl der Haushalte vielerorts weniger stark zurück gehen als die Bevölkerung. Wie stark dieser Rückgang verlaufen wird, hängt im Wesentlichen von der Steuerung und Bereitstellung von bedarfsgerechtem, qualitativ hochwertigem Wohnraum ab.
- Neben (jungen) Familien als klassische Zielgruppe vieler Kommunen im ländlichen Raum müssen im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung auch andere Bevölkerungsgruppen in den Fokus rücken (z.B. Senior*innen, Singles und Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen, Arbeitslose und Haushalte im Transferleistungsbezug, Haushalte mit kleinen und mittleren Erwerbseinkommen usw.).

Preise und Erschwinglichkeit

- In diesem Teilraum werden die geringsten Immobilienpreise im Kreisgebiet erzielt. Trotzdem ist in den letzten drei Jahren ein Anstieg der Kaufpreise zu verzeichnen.

Wohnraumbedarf und -nachfrage

- Die Haushaltsentwicklung ist eine wichtige Grundlage für den künftigen Wohnraumbedarf. In den letzten Jahren ist ein Anstieg der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird sich bis 2030 fortsetzen. Trotz der steigenden Zahlen bei kleineren Haushalten ist die Bautätigkeit in diesem Segment auf niedrigem Niveau.
- Im Einfamilienhaussegment gibt es trotz rückläufiger Haushaltszahlen einen zusätzlichen Bedarf bis 2030; der Grund sind abgängige Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt, die ersetzt werden müssen. Wegen der demografischen Entwicklung ist der Bedarf an Einfamilienhäusern jedoch gering.
- Im Mehrfamilienhaussegment gibt es zum einen demografisch bedingten Mehrbedarf durch kleinere und ältere Haushalte, die tendenziell verstärkt Wohnungen nachfragen. Zum anderen besteht auch ein Ersatzbedarf durch abgängige Wohnungen, die heutigen Standards nicht mehr entsprechen. Mehrfamilienhäuser im ländlichen Raum müssen andere Erwartungen erfüllen und sich in das Ortsbild einfügen, sodass an dieser Stelle kleinere Mehrfamilienhäuser gemeint sind, z.B. mit vier in sich geschlossenen Wohnungen.
- Die Situation und die Gefühlslage vor Ort stellen sich jedoch anders dar. Die Nachfrage nach Wohnraum ist sehr hoch, was u.a. auf das geringe Zinsniveau und der günstigen Wirtschaftsentwicklung (vor Corona) zurückzuführen ist. Dementsprechend besteht auch in dieser Teilregion mit einem Bevölkerungsrückgang eine Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum. Die Nachfrageabschätzung unterstellt, dass Menschen neu bauen, auch wenn diese Wohnungen faktisch nicht dem Bedarf entsprechen. Diese werden aufgrund der Zusatznachfrage marktfähig. Dieser Zuzug geschieht auf Lasten von Fortzügen aus anderen, teilweise aber auch aus Umzügen innerhalb der eigenen Gemeinde. Die Nachfrage nach Wohnungen in Mehrfamilienhäusern wird ansteigen und ist auch marktfähig.

Handlungsmöglichkeiten anhand von guten Beispielen

Anhand von sechs Thesen werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bedarfs- und Nachfrageprognose zusammengefasst.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen werden anhand von guten Beispielen aus der Region vorgestellt. Zunächst stellt Herr Kuhrt, Bürgermeister der Gemeinde Hohn, die aktuelle wohnbauliche Entwicklung der Gemeinde vor:

- Die Gemeinde Hohn hat sich in den letzten 10 Jahren dynamisch entwickelt und verfügt über eine Innenbereichsanalyse, ein Ortsentwicklungskonzept, eine Nahbereichsanalyse sowie ein Rahmenplan.
- Eine Innenbereichsanalyse hat 60–70 Grundstücke für Wohnbebauung identifiziert, wovon sich jedoch ein Großteil in privater Hand befindet.
- 2015 wurde ein Rahmenplan für eine 10ha große Fläche im Innenbereich erstellt. Damit einher ging eine Änderung des F-Plans. Diese Fläche wurde auch in das Sonderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ aufgenommen und wird gefördert. Es werden Wohneinheiten in Mehr- und Einfamilienhäusern entwickelt. Die Erschließung des Areals ist fast abgeschlossen, sodass ab Februar/März 2021 die Grundstücke zum Bau freigegeben werden können. Die Vermarktung wird von der Gemeinde durchgeführt.

- Die Entwicklung in Hohn führt zu keiner Konkurrenz mit den Umlandgemeinden. Als Grund wird das unterschiedliche Preisniveau zwischen Fockbek, Hohn und den Umlandgemeinden angeführt. Die Nachfrage wird über das Preisgefälle gelenkt, sodass sich auch das Umland entwickeln kann.

Die guten Beispiele gliedern sich in vier Kategorien von Handlungsmöglichkeiten.

Bauliche Maßnahmen:

- Zu den baulichen Maßnahmen gehören Bauprojekte der kommunalen Hand, die u.a. gemeinsam mit dem Amt oder auch privaten Investoren umgesetzt werden können.

Förderprogramme:

- Das Ministerium für Inneres, Ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes (kurz MILIG) hat Anfang des Jahres das neue Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ auferlegt. Die Förderung hat zum Ziel, Quartiere mit gemischten Wohnformen (Eigentum, Miete) in den Kommunen im Land zu fördern.

Vertragliche Regelungen:

- Vertragliche Regelungen beinhalten Regelungen, die die Kommunen mit Bauträgern/Investoren abschließen können, um somit die Entwicklung zu steuern auch ohne eigene Entwicklung der Fläche. Solche vertraglichen Regelungen sind z.B. Konzeptvergaben. Konzeptvergaben ermöglichen Kommunen, den Zuschlag für die Entwicklung einer kommunalen Fläche an das Konsortium mit dem besten Konzept und nicht an den Höchstbietenden zu erteilen. Die Vergabezuschläge können z.B. mit sozialen Kriterien verbunden werden. Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Konzeptvergabe ist der politische Wille.

Organisatorische Maßnahmen:

- Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören u.a. interkommunale Abstimmungen zur wohnbaulichen Entwicklung. Die interkommunale Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung hat den Vorteil, dass Kommunen dadurch erhöhten Spielraum in der wohnbaulichen Entwicklung erhalten.

Diskussion in Arbeitsgruppen

Die aufgezeigten Thesen und daraus resultierende Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen werden in drei Arbeitsgruppen vertieft.

- Die Kommunen erfahren zurzeit eine hohe Nachfrage nach Wohnraum, die auch bedient werden soll. Nachgefragt werden insbesondere Einfamilienhäuser. Die Situation vor Ort stellt sich so dar, dass freiwerdende Immobilien schnell veräußert werden und keine Gefahr von Leerstand besteht.
- Die Gemeinden sind aufgrund ihrer dörflichen Strukturen beliebt. Um diese Strukturen aufrecht zu erhalten, ist es notwendig, die Zielgruppe Familie anzuziehen. Nur so wird es möglich sein, die ehrenamtlichen Strukturen weiterhin aufrechtzuerhalten und erhofft einer Überalterung entgegenzuwirken.
- Vor allem in den größeren Gemeinden (Hohenwestedt, Fockbek, Hohn) kann der Bedarf nach kleineren, altengerechten Wohneinheiten bedient werden. Die kleineren, ländlichen Kommunen sehen dabei große Herausforderungen, insb. vor dem

Hintergrund, dass Investoren eher in größeren Kommunen aktiv werden. Kleine Umlandgemeinden wollen auch aktiv werden:
    - Problematisch ist, dass in den kleineren Kommunen i.d.R. weniger Interesse von Investoren besteht. Der einfachste Weg wäre, Einfamilienhäuser in den kleinen Gemeinden und kleineren Wohnraum lediglich in den zentralen Orten zu entwickeln. Diese Entwicklung ist jedoch nicht zielführend, sodass eine differenzierte Betrachtung der Bedarfe in den Umlandgemeinden – vor allem von altersgerechtem Wohnraum – erforderlich ist.
- Die Kommunen wünschen sich Unterstützungsinstrumente für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung, z.B. anhand eines Leitfadens mit grundsätzlichen Vorgehensweisen u.a. für verschiedene Planungssituationen (etwa Planung und Errichtung von seniorengerechtem Wohnraum). Der Leitfaden sollte regionale Spezifika berücksichtigen und lokale Ansprechpartner*innen benennen, beispielsweise den Bürgermeister aus Hohenwestedt, wo schon Vieles probiert und auch erfolgreich umgesetzt wurde.
- Um für die Bedarfe zu sensibilisieren und Transparenz zu gewährleisten, spielt ein (informeller) Austausch zwischen den Kommunen eine entscheidende Rolle. Jedoch sind interkommunale Abstimmungen bisher nicht die Regel.
- Die Konzentration auf Innenentwicklung ist notwendig, jedoch bisher schwierig, weil die Kommunen oftmals kaum Spielraum im Innenbereich haben.

Podiumsdiskussion

Die Podiumsdiskussion mit Volker Breuer (Kreis Rendsburg-Eckernförde), Jan Butenschön (Bürgermeister Gemeinde Hohenwestedt), Jörg Butenschön (Bürgermeister Gemeinde Sophienhamm), Jürgen Christiansen (LBS Immobilien GmbH) wendet sich den zentralen Herausforderungen und Handlungserfordernissen für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung zu.

Herausforderungen

- Die Aktivierung von Grundstücken für den Wohnungsbau stellt viele Kommunen vor Herausforderungen, da verfügbare Flächen oft nicht gemeindeeigen oder nur im Außenbereich vorhanden sind. Eine langfristige Steuerung und Planung sind dementsprechend nicht möglich.
- Die Kommunen erfahren zurzeit eine hohe Nachfrage nach Einfamilienhäusern, auch im Bestand, die in dem Umfang nicht bedient werden kann.
- Der Bedarf an altersgerechten Wohnungen kann nicht bedient werden. Die finanziellen Hürden für die kleinen Kommunen sind zu hoch und die Suche nach Investoren gestaltet sich schwierig.
- Das Wissen um Bedarfe ist nicht stark genug ausgeprägt, sodass eine weitere Streuung von Wissen und die Auseinandersetzung mit Nachfrage und Bedarfen sowie vorhandenen Daten in den politischen Gremien notwendig sind. Dabei können Konzepte und Gutachten als Grundlage für Diskussionen und weitere Entwicklungen dienen.

Handlungserfordernisse

- Schaffung von Wohnraum für Ältere ist notwendig, jedoch stellt die Schaffung kleinere Kommunen vor große Herausforderungen, da Investoren eher in Zentren investieren

und in den Kommunen kein Bauland vorhanden ist. Gleichzeitig sind die Zentren attraktiver, da hier auch Infrastrukturen vorhanden sind und sie weniger mobilen Personen mehr Möglichkeiten bieten.

- Der Bestandswohnungsmarkt muss verstärkt betrachtet und entwickelt werden, um spätere Leerstände und Verödung zu vermeiden. Dabei sollten Außen- und Innenbereiche differenzierter betrachtet werden. Kleine Kommunen fordern höhere Flexibilisierung des Kreises und des Landes. Herr Breuer betont, dass das Baurecht in Einzelfällen nicht geändert werden kann, sodass die beratende Tätigkeit des Kreises hier eine entscheidende Rolle spielt.
- Interkommunaler Austausch kann dazu beitragen, altersgerechtes Wohnen zu ermöglichen, z.B. durch gemeinsame Gespräche mit Investoren. Die Kreisverwaltung steht darüber hinaus auch beratend zur Seite.
    - Die Nachfrage ist so hoch, dass eine interkommunale Abstimmung bisher nicht erforderlich ist. Gleichzeitig erschwert die räumliche Trennung (im Amt Hohner Harde) und der Widerstand der Gemeinden eine gemeinsame Abstimmung. Das Amtsentwicklungskonzept des Amtes Hohner Harde konnte hierzu auch keine Lösungen aufzeigen.
    - Eine Gesamtsteuerung ist notwendig.

Ausblick

Herr Böttger fasst die zentralen Ergebnisse des Workshops zusammen. Die wichtigste Aufgabe des Konzeptes wird es sein, die Bedarfe in die (kommunal)politische Diskussion zu bringen und für die unterschiedlichen Bedarfe zu sensibilisieren.

Die Teilnehmenden werden dazu eingeladen, weitere Hinweise und Handlungsfelder direkt an das Gutachterteam und/oder die Kreisverwaltung zu richten.

Anlage 7: Dokumentation des Fachgesprächs mit der Wohnungswirtschaft

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Gespräch mit der Wohnungswirtschaft

28. Januar 2021

10:00–11:50 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

Dokumentation

Begrüßung und Einführung

Frau Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, begrüßt die Teilnehmenden und stellt kurz die Zielsetzung und das Vorgehen des Gespräches vor. Ziel des Gesprächs ist es, zu diskutieren, wie mehr bedarfsgerechter Wohnraum im ländlichen Raum geschaffen und die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wohnungswirtschaft gestärkt werden kann. Herr Böttger, Kreis Rendsburg Eckernförde, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und erläutert die Zielsetzung des Wohnraumentwicklungskonzeptes.

Schlaglichter auf die Ausgangsanalyse

- Herr Albrecht stellt die Grundlagenanalyse und erste Zwischenergebnisse der Bedarfsprognose vor. Die Ergebnisse der Bedarfsprognose werden weiterhin finalisiert und geschärft, z. B touristische Nutzung und größerer Ansiedlungsvorhaben in Eckernförde.
- Herr Johst erläutert, dass der Sprung der Fallzahlen der Mietobjekte zwischen 2016 und 2017 auf die Ausweitung der Datengrundlage zurückzuführen ist und keinen Anstieg an Mietwohnungen darstellt.

Hinweise zu den vorläufigen Ergebnissen

- Herr Dr. Seliger erläutert, dass die Immobilienpreise und Mieten in Eckernförde sehr hoch sind. Die Bevölkerung sinkt, weil die Stadt wenig Wachstumsmöglichkeiten hat und den hohen Bedarf nicht decken kann. Dadurch steigen die Mietpreise. Gleichzeitig wird der Druck durch die Nachfrage nach Zweitwohnsitzen erhöht. Diese Erfahrung wird vom Deutschen Mieterbund und der BGM geteilt.
- Nach Einschätzungen von Herrn Dr. Seliger und Herrn Herrmann wird die Nachfrage nach Wohnraum insbesondere von der Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten dominiert. Größere Wohnungen für Familien werden weniger stark nachgefragt.
- Herr Binder erläutert, dass die Ansprüche an Wohnraum trotz angespanntem Wohnungsmarkt und steigender Kosten sehr hoch sind. In Zukunft wird das Zusammenspiel zwischen Kosten und Ansprüchen eine wichtige Rolle spielen.
- Herr Johst verweist auf die Kommunalbefragung, die gezeigt hat, dass Familien aus dem Kreisgebiet die Hauptzielgruppe für ein Großteil der Kommunen sind. Dabei ist die Zielgruppe endlich und die Kommunen konkurrieren untereinander für diese Zielgruppe.

Ergebnisse aus dem Gespräch

Frau Johncock und Frau Fahrenkrug stellen die Ergebnisse aus den teilräumlichen Workshops und die sich daraus ableitenden Thesen und Fragen vor.

Herausforderungen des bedarfsgerechten Bauens im ländlichen Raum

- Herr Dr. Seliger erläutert, dass Herausforderungen in der Wirtschaftlichkeit von kleineren Bauvorhaben im ländlichen Raum bestehen. Aufgrund der Anforderungen an seniorengerechten Wohnraum (z. B. Barrierearmut und Fahrstuhl) ist eine Mindestgröße von 10 Wohneinheiten notwendig. Kleinere Bauvorhaben von vier bis sechs Wohneinheiten sind oftmals nicht wirtschaftlich. Gleichzeitig steht der Bau von bedarfsgerechten

Wohnungen im ländlichen Raum aufgrund der Reglementierungen im Baurecht vor Herausforderungen.

- Herr Herrmann verweist an dieser Stelle auf die Notwendigkeit von guten Beispielen, um die Bilder in den Köpfen zu ändern. Das Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ leistet einen Beitrag dazu, einen Wohnraummix im ländlichen Raum zu schaffen.
- Herr Nilges erläutert, dass es wichtig ist, rechtliche Hürden abzubauen, um Umnutzung im Leerstand voranzubringen und private Investoren bei der Teilung ihrer Grundstücke und Bauvorhaben zu unterstützen. Herr Christiansen ergänzt, dass die Anzahl der leerstehenden Geschäftsimmobilien steigen wird und ein großes Potenzial für Nachverdichtung und Bestandsentwicklung darstellen.
- Herr Binder plädiert für eine differenzierte Betrachtung des ländlichen Raums. Die BGM ist in kleineren Kommunen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg aktiv. Anfragen aus ländlichen Kommunen werden aus wirtschaftlichen Gründen meist abgelehnt. Es ist auch wichtig, dass die Schaffung von seniorengerechtem Wohnraum als Gemeinschaftsaufgabe gesehen wird.

Entwicklung von Leitbildern

- Herr Keßeböhmer erläutert, dass die Kommunen mutiger planen sollten. Die Impulse für neue Wohnformen wie z. B. generationsübergreifendes Wohnen sind vorhanden und werden von der Wohnungswirtschaft auch umgesetzt.
- Herr Hirschmann verweist an dieser Stelle auf ein Beispiel in Westerrönfeld, wo durch Architekten Bedarfe aufzeigt wurden und so ein Bauvorhaben mit Mehrfamilienhäusern realisiert und somit auch positive Effekte im Generationswechsel entfaltet worden sind.
- Frau Buhse erläutert, dass es notwendig ist, dass Kommunen sich Ziele setzen und eine Diskussion über Leitbilder für die künftige Entwicklungen führen. Es gilt, Kommunen Perspektiven aufzuzeigen und sie bei der Erstellung von Leitbildern zu unterstützen. Die Förderprogramme spielen dabei eine wichtige Rolle, aber sind allein nicht ausreichend, sondern nur im Zusammenspiel mit den Impulsen und Ideen der Wohnungswirtschaft.
- Frau Mainitz erwidert darauf, dass Förderprogramme die Bezahlbarkeit von seniorengerechtem Wohnraum verstärkt verankern sollten.
- Die Diskussion zeigt, dass der bedarfsgerechte Wohnungsbau im ländlichen Raum stark abhängig von dem politischen Willen der Kommunen ist. Gute Beispiele und Diskussionen über Leitbilder sind dabei ein wichtiger Ansatz.

Hinweise des Kreises

- Herr Breuer bestätigt die bisherigen Aussagen und führt aus, dass die Workshops deutlich gemacht haben, dass es eine Nachfrage nach Beratung und Qualifikation der Kommunalpolitik gibt, um auf neue Bedarfe reagieren zu können und Nachverdichtung zu betreiben. Jedoch gibt es bisher wenige gute Beispiele für eine erfolgreiche Nachverdichtung
- Herr Breuer erläutert, dass die Gemeinden bisher zu wenig miteinander kooperieren und es an guten Beispielen für kommunale Abstimmung von zwei bis vier Gemeinden

fehlt. Die Zusammenarbeit sollte sich dabei nicht ausschließlich auf zentrale Orte und Umlandgemeinden konzentriere. Vielmehr sollten auch kleinere Kommunen zur Abstimmung untereinander befähigt werden. Um Widerstände in der Bevölkerung zu reduzieren, ist es notwendig, die Bevölkerung einzubeziehen.

- Um diese Ansprüche zu erfüllen, ist es zielführend, dass das Wohnraumentwicklungskonzept in eine Kommunikationsstrategie und Qualifizierungsoffensive eingebettet ist.
- Herr Böttger erläutert, dass der Kreis eine Mittlerrolle zwischen Kommunen, Ämtern und Wohnungswirtschaft einnimmt. Dabei ist es hilfreich, den Kommunen konkrete Ansprechpartner zu nennen, an die sie sich wenden können.
- Nicht alle Kommunen eignen sich für den Mehrfamilienhausbau, daher bietet es sich an, geeignete Kommunen für verdichteten Wohnungsbau zu identifizieren. Herr Binder erläutert, dass der politische Wille eine zentrale Rolle spielt. Dabei muss den Kommunen deutlich werden, dass der Mehrfamilienhausbau nur dann erfolgreich ist, wenn dieser in integrierten Lagen stattfinden.

Bezahlbarer Wohnraum

- Herr Böttger erläutert, dass die Bezahlbarkeit ein Fokus des Wohnraumentwicklungskonzeptes ist, jedoch nicht klar definiert ist, was darunter zu verstehen ist.
- Dr. Seliger erwidert, dass die Bezahlbarkeit anteilig am Einkommen gemessen wird und bis zu 30% des Nettohaushaltseinkommens als zumutbar gelten. Jedoch steigt dieser Anteil, insbesondere bei Haushalten mit kleinen bis mittleren Einkommen. Er erläutert, dass die Förderkulisse in Schleswig-Holstein hierauf reagiert und insbesondere durch den zweiten Förderweg auch Haushalte mit mittlerem Einkommen erreicht werden. Es bestehen allerdings Hemmnisse in der Mitte der Gesellschaft, einen Wohnberechtigungsschein zu beantragen und zu informieren. Herr Binder erläutert, dass es für einige Zielgruppen wie z. B. Senior*innen oftmals leistbar ist, 50% des Einkommens für Wohnkosten auszugeben und an dieser Stelle eine Unterscheidung vorgenommen werden sollte.
- Herr Binder erläutert, dass der Grundstückspreis ein wesentlicher Faktor ist, um bezahlbaren, genossenschaftlichen Wohnungsbau zu schaffen.

Ausblick

- Frau Fahrenkrug und Herr Böttger bedanken sich bei den Teilnehmenden für das Gespräch. Das Gutachterteam und der Kreis stehen für weitere Hinweise zur Verfügung.
- Herr Böttger stellt die weiteren Schritte des Prozesses dar. Nach der Finalisierung der Bedarfsprognose folgt eine Vertiefung der Handlungsfelder und -empfehlungen. Die Empfehlungen werden in einer weiteren Veranstaltung vorgestellt.

Anlage 8: Dokumentation des Werkstattgesprächs

Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Werkstattgespräch

Handlungsempfehlungen für eine bedarfsgerechte wohnbauliche Entwicklung im Kreis Rendsburg- Eckernförde

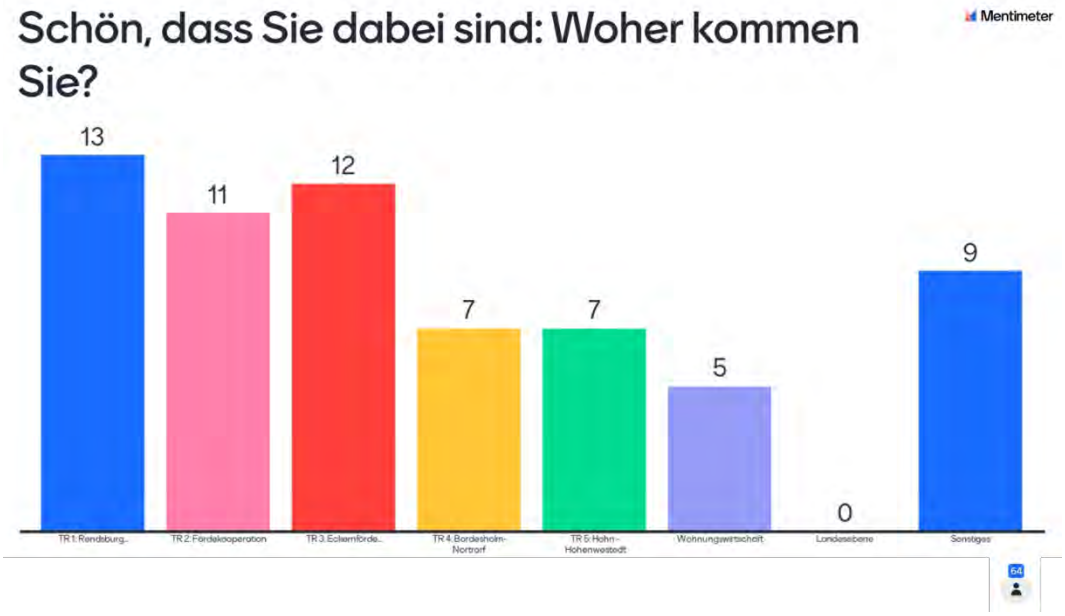
26.04.2021, 17:30–19:30 Uhr

Online-Konferenz über Cisco Webex

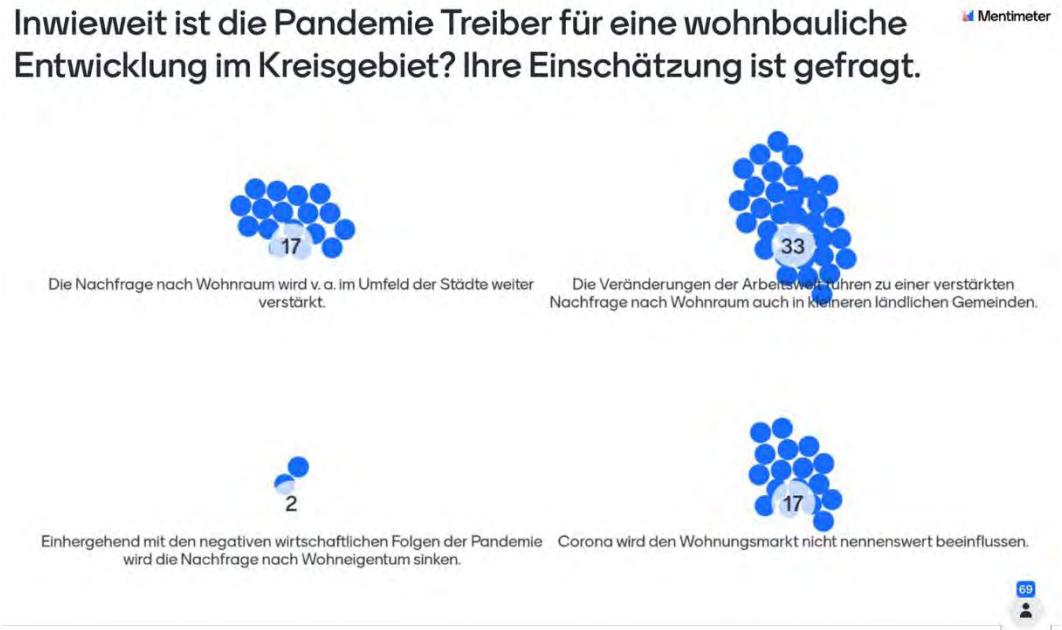
Dokumentation

Begrüßung und Einführung

- Herr Böttger, Kreis Rendsburg-Eckernförde, begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Prozess und die Zielstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes. Er verdeutlicht, dass der Erfolg und die Umsetzung des Konzeptes maßgeblich von den kommunalen Akteuren abhängig sind.
- Frau Fahrenkrug, *Institut Raum & Energie,* begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und erklärt, dass die Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes anhand eines breiten, dialogorientierten Verfahrens erfolgt.
- Der Kreis der Teilnehmenden setzt sich überwiegend aus kommunalen Vertreter*innen aus den Teilräumen zusammen:



- Eine Abfrage, inwiefern die Pandemie den Wohnungsmarkt beeinflussen wird, zeigt deutlich, dass die Teilnehmenden davon ausgehen, dass insbesondere kleinere ländliche Gemeinde eine höhere Nachfrage nach Wohnraum erfahren werden:



Schlaglichter auf die Ausgangsanalyse und Ämtersteckbriefe

Herr Albrecht stellt Schlaglichter aus den Ausgangsanalysen vor. Die Wohnungsmarktdaten werden kleinräumig und teilräumlich differenziert aufbereitet und dargestellt. Darüber hinaus findet eine sachliche Differenzierung statt.

Hinweise:

- Frau Schulte, Beirat für Menschen mit Behinderung Eckernförde, stellt die Frage, inwiefern der Bedarf an barrierefreien/-armen Wohnungen für Menschen mit Behinderung in der Bedarfsprognose berücksichtigt wird. Herr Albrecht erläutert, dass dieser Punkt in der Bedarfsermittlung berücksichtigt wird. An dieser Stelle weist Frau Göttsch, Vorsitzende des Regionalentwicklungsausschusses, darauf hin, dass auf kommunaler Ebene ein Umdenken stattfinden muss, um mehr barrierefreien Wohnraum zu schaffen.
- Die Erstellung und Bereitstellung von Ämtersteckbriefen wird von den Teilnehmenden begrüßt. Laut Frau Göttsch sind die Steckbriefe eine gute Argumentationsgrundlage für zukünftige Entwicklungen. Herr Landt, Amtsdirektor des Amtes Mittelholstein, findet, dass die Steckbriefe ein probates Mittel sind, um die Akzeptanz des Wohnraumentwicklungskonzeptes zu steigern, da dadurch der heterogenen Struktur im Kreis Rechnung getragen und das Interesse vor Ort geweckt wird.
- Herr Lüth, SPD-Kreistagsfraktion, fragt, ob kulturelle Faktoren und die Flächeninanspruchnahme Bestandteil der Bedarfsprognose sind. Herr Albrecht erläutert, dass diese Aspekte qualitativ im Bericht eingeordnet werden und für die daraus resultierenden Effekte sensibilisiert wird.

Vorstellung und Diskussion der Handlungsempfehlungen

Frau Fahrenkrug und Herr Wittekind, *Institut Raum & Energie,* stellen die Handlungsempfehlungen vor.

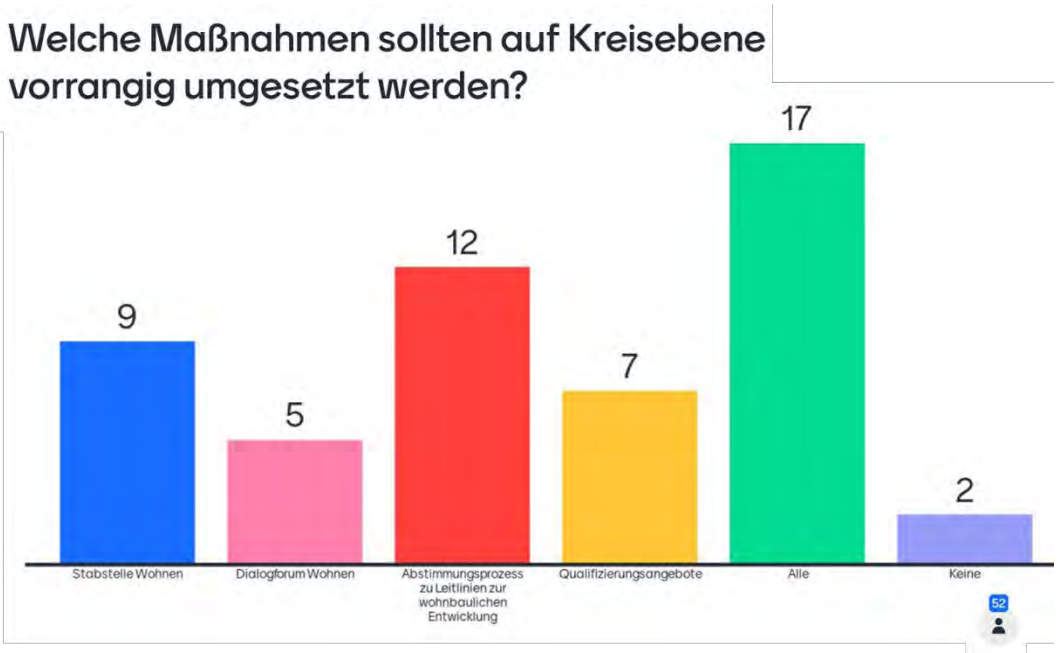
Hinweise zu den übergreifenden Maßnahmen:

- Frau Göttsch weist darauf hin, dass das Interesse, den Ortskern zu entwickeln, in den Gemeindevertretungen gering ausgeprägt ist und immer mehr „Donut-Dörfer“ entstehen. Frau Fahrenkrug erläutert, dass die Weiterentwicklung des Ortszentrums ein wichtiger Bestandteil einer zukunftsfähigen Entwicklung ist.
- Herr Ackermann, Bürgermeister der Stadt Nortorf, erläutert, dass das „Heft des Handelns“ bei den Kommunen liegt, indem Grundstücke durch die Kommune erworben und entwickelt werden. In Nortorf wurden jüngst vier Grundstücke im Innenstadtbereich gekauft, auf denen ein Wohn-Gewerbe-Mix entstehen soll. Die Ortskernentwicklung in Kronshagen dient als Vorbild. Herr Landt wiederum sieht das „Heft des Handels“ eher bei den Eigentümer*innen, da nur ein Bruchteil der kreisangehörigen Kommunen die Möglichkeit haben, Grundstücke zu erwerben. Die Innen- und Ortskernentwicklung ist bereits Bestandteil der politischen Diskussionen und wird durch mangelnde Verkaufsbereitschaft der Eigentümer*innen und/oder zu hohe Preisvorstellungen gehemmt. Herr Sieber, Gemeindevertretung Timmaspe, erläutert, dass die Innenentwicklung vor allem durch GIRL-Restriktionen gehemmt wird.

- Frau Schulte, Beirat für Menschen mit Behinderung, erläutert, dass es notwendig ist, Bürger*innen miteinzubeziehen.
- Herr Heck, Kreistagsmitglied für die LINKE, fragt, inwiefern die Kommunen bzw. der Kreis neben einer steuernden Funktion auch selbst aktiv bezahlbaren Wohnraum schaffen können. Herr Wittekind erklärt, dass Faktoren wie Grundstückspreis, Lage und Baukosten den Preis stark beeinflussen. Eine aktivere Rolle in der Bereitstellung von kostengünstigem Wohnraum ist bspw. über eine Kreisbaugesellschaft möglich. Dieser Vorschlag wurde bisher nicht weiter diskutiert.

Hinweise zu den Empfehlungen für die Kreisverwaltung:

- Die Empfehlung „Einrichtung einer Stabstelle Wohnen“ wird als wichtig erachtet, aber sollte umbenannt werden.
- Eine Mentimeter-Umfrage ergibt, dass alle Maßnahmen auf Kreisebene vorranging umgesetzt werden sollen:



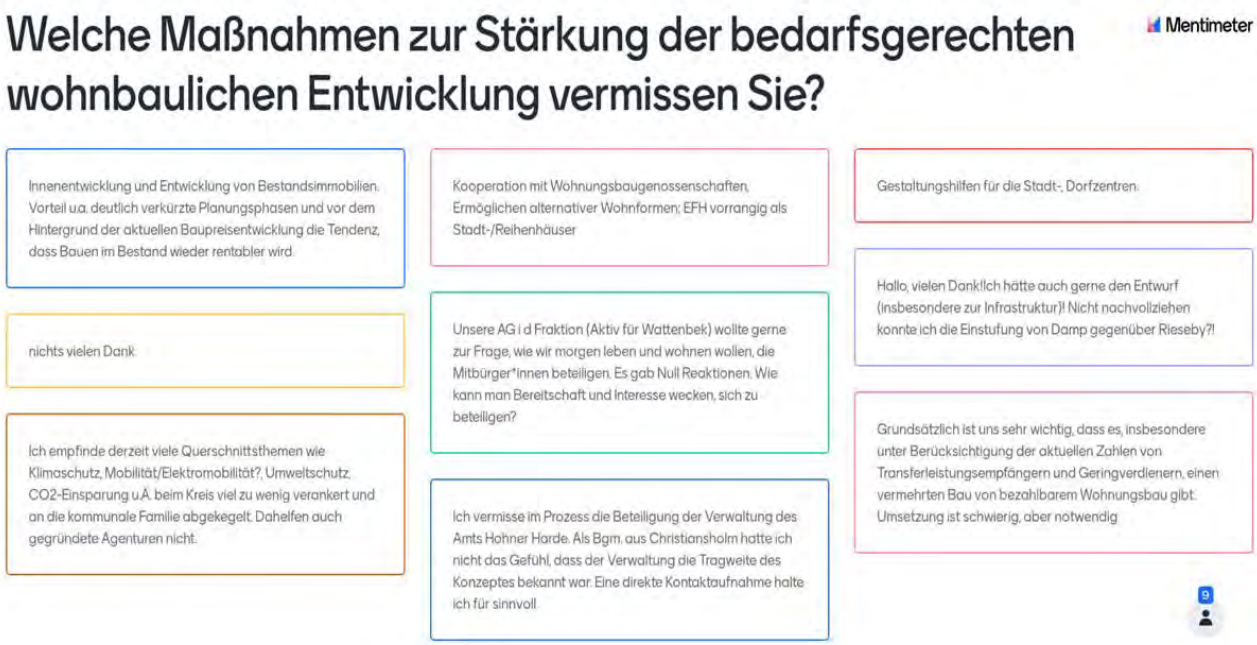
Hinweise zu den Empfehlungen für Teilräume und Kommunen:

- Ortsentwicklungskonzepte sind ein informeller, niedrigschwelliger Weg, um die Entwicklung zu lenken und neue Leitbilder zu generieren. Herr Lüth merkt an, dass die OEKs gemeinsam mit den umliegenden Kommunen erarbeitet werden sollten.
- Ankerorte, also Orte mit einer hohen Infrastrukturausstattung, nehmen eine wichtige Rolle in der Bereitstellung von Infrastruktur für den Nahbereich ein. Daher gilt es, diese zu stärken. Die Unterzentren sollten dabei nicht bevorzugt werden, vielmehr geht es darum, alle Orte in den Blick zu nehmen.
- Herr Betz und Herr Bock betonen, dass die Stärkung des zentralörtlichen Systems nicht innovativ ist und zu einer Ungleichbehandlung führt. Vielmehr sollten auch Orte mit einer guten Infrastrukturausstattung gestärkt werden, insbesondere da es im Amtsgebiet des Amtes Schlei-Ostsee keine zentralen Orte gibt.
- Die Abgrenzung der Teilräume ist nicht starr und dient als Arbeitsgrundlage, um der heterogenen Kreisstruktur gerecht zu werden. Herr Landt wendet ein, dass eine

Aufteilung des Amtes Mittelholstein über zwei Teilräume die Akzeptanz und den Dialog auf Ämterebene hemmt. Das Gutachterteam sucht den Dialog mit Herrn Landt.

Ausblick

- Herr Böttger bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Anregungen und Hinweise zu den Empfehlungen und erläutert das weitere Vorgehen.
- Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, weitere Hinweise und Empfehlungen über Mentimeter zu äußern:



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

INSTITUT RAUM & ENERGIE



Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlagenband 2: Akteursanalyse

Wedel/Hamburg, zum 18.08.2021

Das Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird gefördert durch das Land Schleswig-Holstein.

Kreis Rendsburg-Eckernförde

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

1 Einführung

Die Akteursanalyse geht der Frage nach, welche Personen, Personengruppen oder Organisationen von der Durchführung und den Ergebnissen des Projektes betroffen sind und sie ggf. beeinflussen können. Im Rahmen des Prozesses stehen dabei deren Ziele und Interessen im Vordergrund sowie die Frage, ob und wie diese nutzbar gemacht werden können, damit das Wohnraumentwicklungskonzept seine gewünschte Wirkung entfalten kann.

1.1 Methodisches Vorgehen

Zunächst werden mögliche Akteure, die für den Wohnungsmarkt und die im Rahmen der Aufgabenstellung zentralen Fragestellungen relevant sind, anhand einer umfassenden Online-Recherche identifiziert. Diese bestand aus einer groß angelegten Stichwortsuche, die basierend auf im Voraus erstellten Kategorien von unterschiedlichen Akteursgruppen des Wohnungsmarktes durchgeführt wurde (s.u.). Die Konzipierung der unterschiedlichen Akteursgruppen erfolgte angelehnt an die Methode der Fokusgruppen, die sich im Rahmen von Akteursanalysen besonders eignet, um in komplexen Sachverhalten bereits mit kleineren Akteursgruppen erste Interessenslagen und Ziele zu ermitteln (vgl. Reed et al. 2009).

Bei den unterschiedlichen Stakeholdergruppen handelt es sich um Akteursgruppen die in den Bereichen Wohnungsneubau, Erhaltung von Wohnungsbestand, Förderung von sozialem Wohnungsbau oder in der Innenentwicklung in den Gemeinden tätig oder indirekt als Interessensvertretung aktiv sind. Diese wurden als folgende acht Gruppen definiert:

- Träger öffentlichen Rechts
- Bau- und Immobilienunternehmen
- Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteneinrichtungen
- Wohnungs-/Baugenossenschaften und Wohnprojekte
- Finanzwirtschaft
- Interessensvertretungen (Verbände, Vereine etc.)
- Weitere Initiativen
- Stiftungen

Im Weiteren wurde zur jeweiligen Rolle der Akteure, deren Interessen und mögliche Ziele auf dem lokalen Wohnungsmarkt analysiert. Die Interessen und Ziele wurden abschließend für die unterschiedlichen Akteursgruppen stichpunkthaft zusammengefasst.

1.1.1 Auswahl der Akteure

Bei der Auswahl der Akteure liegt der Fokus auf lokale Akteure, welche den Wohnungsmarkt im Kreis Rendsburg-Eckernförde mitgestalten, indem sie etwa im Wohnungsbau, der Betreuung, Vermarktung oder Planung von Wohnraum tätig sind.

Neben den lokal verorteten, wurden auch andernorts ansässige Akteure miteinbezogen, wenn diese den örtlichen Wohnungsmarkt aktiv beeinflussten (in Form von lokalen Bauvorhaben, Fördermaßnahmen etc.).

1.1.2 Kriterien für die Akteursauswahl

Kriterium für die Auswahl der unterschiedlichen Akteure war zunächst für die Stichwortsuche die online verfügbaren Informationen, etwa in Form einer eigenen Homepage oder namentlichen Nennungen auf weiteren Internetseiten. Weiter war die Nennung in bereits bestehenden

wohnraumbezogenen Dokumenten des Kreises ausschlaggebend (Wohnungsmarktprofil und -prognosen, Wohnraumversorgungskonzepte, Wohnungsmarktberichte etc.).

Bei Bauunternehmen wurde darauf geachtet, dass diese entweder direkt vor Ort ansässig sind oder bereits im Kreis Bauvorhaben umsetzen bzw. abgeschlossen haben.

Kommunen wurden als Akteure nicht einzeln genannt, sondern als eine Gruppe zusammengefasst.

2 Darstellung der Akteure

Im Folgenden sollen die unterschiedlichen Akteure auf dem Wohnungsmarkt im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den unterschiedlichen Akteursgruppen mit ihrer jeweiligen lokalen Rolle kurz vorgestellt werden. Weiter werden ihre Ziele und Interessen übersichtsweise umrissen.

2.1 Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure

Landes- und Regionalplanung

Die Landesplanungsbehörde ist Trägerin der Landesplanung. Sie ist zuständig für den Vollzug des Raumordnungsrechts auf Landesebene und für den Landesentwicklungsplan. Als zentrales Instrument der Raumordnung formuliert dieser einen Entwicklungsrahmen, der neben der Flächenentwicklung u.a. auch Belange des Klima- und Umweltschutzes oder der wirtschaftlichen Entwicklung berücksichtigt und durch die Festsetzung von Grundsätzen und Zielen seine Lenkungs- und Steuerungsfunktion entfaltet.

Ziel: Strategische Steuerung der räumlichen Entwicklung

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auf eine strategische Steuerung der räumlichen Entwicklung auf Ebene des Kreises wird verzichtet.

Die Kreisverwaltung ist Genehmigungsbehörde für die Städte und Gemeinden, die der Kommunalaufsicht des Kreises unterliegen. Das heißt, dass der Kreis u. a. bei der Aufstellung von Bauleitplänen, Satzungen und weiteren städtebaulichen Plänen der Städte und Gemeinden mitwirkt, die entsprechenden Genehmigungsverfahren durchführt und die Zulässigkeit von Bauvorhaben während der Aufstellung von Bebauungsplänen prüft. Des Weiteren kann der Kreis informelle Planungen im Bereich der wohnbaulichen Entwicklung bearbeiten und durchführen (z. B. dieses Wohnraumentwicklungskonzept). Gleichzeitig nimmt der Kreis Rendsburg-Eckernförde auch eine beratende Funktion der Regionalentwicklung für die kommunale Ebene ein. Der Kreis bietet zudem eine Bauberatung für Bauherr*innen (Privatpersonen und Kommunen) an, um mögliche baurechtliche Schwierigkeiten frühzeitig beseitigen zu können.

Der Gutachterausschuss für Grundstückswerte des Kreises erstellt zudem Gutachten zu Bodenrichtwerten, Grundstücksmarktberichte und Gutachten für Privatpersonen, Gerichte und Kommunen. Die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses sammelt geschlossene Kaufverträge und wertet diese entsprechend aus. Der Gutachterausschuss ist auch zuständig für die Ermittlung von Bodenrichtwerten.

Ziele: Genehmigungen von kommunalen Bauleitplänen und Vermittlung zwischen Landesplanung und kommunaler Ebene, Beraterfunktion, Erstellung und Bearbeitung von informellen Planungen, Berechnung der Bodenrichtwerte

Kommunen und Ämter des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Den Kommunen obliegt die hoheitliche Aufgabe, ihre bauliche Entwicklung in eigener Verantwortung zu steuern (Planungshoheit). Dieses Rechts ist durch die Verfassung geschützt und findet ihren Ausdruck in der Bauleitplanung in Form des Flächennutzungsplanes (vorbereitender Bauleitplan) und (abgeleitet aus dem Flächennutzungsplan) des Bebauungsplanes, der die Art und Weise der Bebauung regelt. Beschränkt wird dieses Recht allein durch die Grundsätze, Ziele und Festsetzungen der Landes- und Regionalplanung bzw. andere rechtliche Regelungen (z.B. Umweltschutzrecht).

Mit der Bauleitplanung hat die Kommune ein starkes Instrument, um die bauliche Entwicklung in ihrem Zuständigkeitsbereich nachhaltig zu lenken (bei Abwägung der unterschiedlichsten Bedarfe wie: z.B. Belange der Arbeit, des Sports und der Freizeit, der Mobilität, des Umweltschutzes und natürlich auch denen der ansässigen Bevölkerung).

Als Eigentümerin kommunaler Flächen tritt die Kommune auch als Marktteilnehmerin auf dem Grundstücksmarkt auf. Das heißt, sie kann – wie andere Grundstückseigentümer auch – Flächen erwerben, verkaufen und (im Rahmen der baurechtlichen Vorgabe) entwickeln.

Interkommunale Kooperationen nehmen eine immer wichtiger werdende Rolle in der kommunalen wohnbaulichen Entwicklung ein. Hintergrund sind zum einen der wohnbauliche Entwicklungsrahmen, aber vor allem die Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum unter der Prämisse der kommunalen Haushalte. Durch solche Kooperationen können die unterschiedlichen Nutzungen des Raumes, z. B. für Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Infrastruktur, Erholung oder Natur und Umwelt bestmöglich aufeinander abgestimmt, sparsam mit Neubau umgegangen und mögliche Konflikte bei Flächenplanungen minimiert werden. Im Kreisgebiet besteht die Kooperation „Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“, der 13 Kommunen angehören. Die Kooperation legt die wohnbaulichen Entwicklungsabsichten in einem Flächenentwicklungsplan fest. Die amtsangehörigen Kommunen (außer Borgstedt) des Amtes Hüttener Berge haben im Dezember 2020 eine Kooperationsvereinbarung für die abgestimmte wohnbauliche Entwicklung unterzeichnet. Die Kooperation legt quantitative und qualitative Ziele der wohnbaulichen Entwicklung fest. Die Förderegion Kiel und Umland, denen die amtsangehörigen Kommunen der Ämter Flintbek, Molfsee, Achterwehr, Dänischer Wohld und Dänischenhagen sowie die amtsfreien Gemeinden Kronshagen und Altenholz angehören, sucht aktuell nach einem kooperativen Ansatz zur interkommunalen Abstimmung der regionalen wohnbaulichen Entwicklung.

Die Kommunen nehmen somit mehrere Rollen wahr: sie schaffen durch Satzungsrecht den rechtlichen Rahmen der baulichen Nutzung, nehmen im Rahmen interkommunaler Kooperation Einfluss auf die regionale Entwicklung des Wohnungsmarktes und treten als Marktteilnehmerinnen auf dem Grundstücksmarkt sowohl als Entwicklerinnen als auch Vermarkterinnen auf.

Ziele: Schaffung und Bereitstellung von Wohnraum, Innen- und Nachverdichtung fördern, Modernisierung von Wohnraumbestand, Revitalisierung von Brachflächen sowie nachhaltige Bauweisen fördern, Generationsübergang in Bestandsquartieren unterstützen, Wohnquartiere aufwerten, soziale Wohnraumversorgung und Umweltschutz gewährleisten.

Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg AöR

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist eine interkommunale Kooperation von insgesamt 13 Kommunen unter dem Dach einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR). Die AöR wurde 2015 gegründet. Zu ihren Kernaufgaben zählt die Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Weitere Themen der interkommunalen Abstimmung sind: gewerbliche Entwicklung, Einzelhandel, Mobilität und Klimaschutz. Der Flächenentwicklungsplan zum Schwerpunkt Wohnen wird aktuell fortgeschrieben und voraussichtlich im Herbst 2021 in Entwurfsfassung vorliegen. Die Abstimmung erfolgt vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklung. Aktuell liegt der Fokus auf der qualitativen wohnbaulichen Entwicklung.

Ziele: Abgestimmte wohnbauliche Entwicklung, bedarfsgerechter Wohnungsbau, qualitative Flächenentwicklung.

Region Rendsburg GmbH

Die Region Rendsburg GmbH ist mit der Förderung der (wirtschaftlichen) Entwicklung der Region Rendsburg (Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg) befasst. Die GmbH wurde 2019 gegründet und arbeitet aktuell daran, die Schwerpunkte ihrer Arbeit zu definieren. Es ist vorgesehen ein „Regionalportal“ einzurichten. Inwieweit Wohnen mitberücksichtigt wird, ist offen. Die Entwicklungsagentur hält als Gesellschafterin 50 % der Gesellschaftsanteile an der Region Rendsburg GmbH.

Ziele: Förderung der Entwicklung der Region

Fördekooperation Kiel und Umland

Die Fördekooperation Kiel und Umland umfasst die Landeshauptstadt Kiel und 74 weitere Kommunen in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind das die Ämter Dänischenhagen, Dänischer Wohld, Achterwehr, Molfsee und Flintbek sowie die amtsfreien Gemeinden Kronshagen und Altenholz. Die Kooperation befindet sich im Aufbauprozess. Im Handlungsfeld Wohnen gilt es, für die gesamte Region auf Grundlage der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sowie einer Bedarfsermittlung eine gemeinsame Zielformulierung abzustimmen. Weitere Handlungsfelder sind Schulentwicklung und Mobilität. Die Beteiligten verbindet eine Kooperationsvereinbarung.

Ziele: Transparenz und gemeinsame Abstimmung der Kommunen und Ämter, Kommunikation auf Augenhöhe

KielRegion GmbH

Die KielRegion besteht aus den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie der Landeshauptstadt Kiel. Ziel ist es, die Region nach außen zu positionieren und den Standort zu fördern. Durch ein Regionalmanagement soll die Region untereinander besser vernetzt werden. Finanziert wird die KielRegion durch ein Regionalbudget, das durch das Landesprogramm Wirtschaft gefördert wird. Die Wohnraumversorgung von Geringverdienern in der KielRegion

wurde in Rahmen des MORO Lebendige Regionen[1] bearbeitet. Im Rahmen des MORO wurde das „Wohnportal“ eingerichtet, das Informationen zu Wohnen, Miete und Teilhabe im Wohnumfeld bereitstellt.[2] Ziel ist es, durch einen Prozess auf politischer Ebene, die Wohnraumsituation in der Region langfristig und nachhaltig zu verbessern.

Ziele: Vernetzung von Akteuren innerhalb der Region, Positionierung nach Außen, konzeptionelle Arbeit im Themenbereich Wohnen.

2.2 Bau- und Immobilienunternehmen

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gibt es eine Vielzahl von Bau- und Immobilienunternehmen. Davon sind viele Familienunternehmen (z.B. Otto Stöben, AGGERBAU GmbH & Co. KG, Asbjørn Bracht Immobilien GmbH & Co. KG, Henning Molzen GmbH & Co KG), wenige sind große, bundesweit oder sogar international agierende Unternehmen (u.a. Engel & Völkers Residential GmbH, FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH). Dabei liegt vielfach der Fokus auf Bau, Sanierung und Dämmung von Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie auf dem Umbau zu altengerechter und barrierearmer Wohnung. Im Bereich des Immobilienmanagements spielt die regionale Vermarktung vielfach eine große Rolle.

Von besonderem Interesse sind insbesondere Akteure die regional verankert und tätig sind. Darunter fallen *Otto Stöben Immobilien, die DSK BIG Projekt- und Stadtentwicklung* und *Wohnungsgesellschaft Daheim Köhler mbh & Co. KG. Otto Stöben* ist ein Maklerunternehmen, das landesweit aktiv ist und die gesamte Bandbreite an Wohnimmobilien vertreibt. Dementsprechend verfügt das Unternehmen über einen guten Überblick über die Entwicklungen und Trends auf den Wohnungsmärkten im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Die Wohnungsbauunternehmen sind in größeren Kommunen und Ankerorten des Kreises aktiv.

Die *DSK-BIG Projekt- und Stadtentwicklung* ist als Projektentwickler und im Bereich „Flächen und Konversion“ tätig.[3] Dadurch bedient das Unternehmen verschiedene Aspekte des Wohnungsmarktes, u. a. die Schaffung von vielfältigen Wohnformen, die Erschließung von Flächen und die Konversion von ehemals militärisch genutzten Flächen. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist *DSK-BIG* zurzeit in Altenholz[4], Rendsburg[5] und in Eckernförde[6] tätig. Die *Wohnungsgesellschaft Daheim Köhler* verwaltet ein Quartier in Eckernförde mit über 200 Wohnungen für verschiedene Nachfragegruppen. Das Unternehmen ist jedoch in Hamburg ansässig.

Ziele: Bau von Wohnungen mit entsprechenden Qualitäten für verschiedene Nachfragegruppen. Oftmals Wohneinheiten mit viel Wohnfläche, hoher Lebensstandard, Balkone, Grünflächenerreichbarkeit, oftmals mit Gärten, moderne Ausstattung, individuelle Ausgestaltung, energiesparend, exklusive Lagen, aber auch Neubau zur Innenverdichtung, Bebauung alter Brachflächen, vereinzelt Bau exklusiver Senior*innenresidenzen.

---

[1] KielRegion (2021)

[2] https://wohnportal-kielregion.de/#/

[3] DSK-BIG (2020)

[4] Vorbereitende Untersuchungen „Ortskern“ Altenholz-Stift im Rahmen der Städtebauförderung, Programm „Aktive Stadtteil- und Ortszentren“

[5] Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“, Mischgebiet Hafenquartier (interkommunal mit Büdelsdorf), Konversion, Quartiersmanagement

[6] Nooröffnung (Stadtumbau West) und Steuerung Gesamtmaßnahme Eckernförde (Stadtumbau West)

Landgesellschaft Schleswig-Holstein

Die Landgesellschaft unterstützt die Entwicklung des ländlichen Raums durch die Beschaffung und Bevorratung von Flächen für Agrarstrukturverbesserungen sowie Naturschutz- und Infrastruktur. Handlungsfelder sind unter anderem das Flächenmanagement und die Grundstücksentwicklung. Im Bereich der Grundstücksentwicklung entwickelt die Gesellschaft Flächen zu Wohngebieten im ländlichen Raum. Dabei ist sie auch als Treuhandgesellschaft für Gemeinden und Städte tätig. In der Stadt Eckernförde wird zurzeit ein Baugebiet durch die Landgesellschaft entwickelt. Die Erschließung soll Ende 2020 beginnen.

Ziele: Entwicklung ländlicher Räume durch Flächenbevorratung, Naturschutz durch Bereitstellung von Ausgleichsflächen, Entwicklung von Baugebieten

2.3 Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteneinrichtungen

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde agieren viele lokale, aber auch bundesweit vernetzte Einrichtungen mit ambulanten, aber auch stationären Angeboten und Wohnheimen für pflegebedürftige und auf Hilfe angewiesene Personen[7]. Hierbei spielen die kirchlichen Einrichtungen wie das *Diakonische Werk Schleswig-Holstein* und die *Norddeutsche Gesellschaft für Diakonie* eine große Rolle. Das Diakonische Werk engagiert sich durch verschiedene Projekte für die Mobilität[8] und die Verbesserung von sozialen Dienstleistungen im ländlichen Raum[9]. Direkten Einfluss auf dem Wohnungsmarkt wird durch den Betrieb von stationären Pflegeeinrichtungen und Wohngemeinschaften in Rendsburg, Eckernförde, Aukrug und Fockbek sowie durch Tagespflegeeinrichtungen in Westerrönfeld, Eckernförde, Fockbek und Nortorf genommen. Für Menschen mit Behinderung werden Wohnformen mit Unterstützung in Aukrug, Hohenwestedt, Flintbek, Nortorf, Rendsburg bereitgestellt. Des Weiteren bestehen Beratungsangebote.

Die *AWO Pflege Schleswig-Holstein* ist mit über 1.500 Mitarbeiter*innen eines der größten Pflegedienstleister des Landes. Neben ambulanter Pflege werden Servicehäuser, Hausgemeinschaften und Pflegeheime betrieben. Durch das vielfältige Angebot erhalten Senior*innen und Pflegebedürftige länger die Möglichkeit in ihrer gewohnten Umgebung eigenständig wohnen zu bleiben. Zusätzlich trägt die *AWO* zu einer besseren Versorgung der älteren, auf Hilfe angewiesene Bevölkerung bei. Die *AWO* ist dementsprechend ein wichtiger Akteur für die Sicherstellung und Schaffung von altersgerechtem Wohnraum. Im Kreisgebiet werden Sozialstationen (Schacht-Audorf), Pflegedienste (Büdelsdorf, Schacht-Audorf) und Servicehäuser (Eckernförde) betrieben. Der *DRK Kreisverband*[10] bietet verschiedene Angebote für Senior*innen, Familien und Kinder an. Der Kreisverband beeinflusst den Wohnungsmarkt durch ambulante Dienste, wie beispielsweise dem Hausnotruf für Senior*innen.[11]

[7] Anmerkung: Die nachfolgend hervorgehobenen Einrichtungen stehen beispielhaft für eine Vielzahl von Unternehmen, die im Kreis Rendsburg-Eckernförde Pflegeleistungen erbringen.

[8] Projekt MAMBA (Interreg)

[9] SEMPRE (Interreg)

[10] DRK Kreisverband Rendsburg-Eckernförde

[11] AWO (2020)

Darüber hinaus gibt es im Bereich Senior*innenwohnen auch weitere Angebote (u. a. Alten- und Pflegecentrum Flintbek, CURA Seniorenwohn- und Pflegeheime Dienstleistungs- GmbH, DOREA GmbH, Pflege LebensNah gGmbH, Senioren-Wohngemeinschaft Neuer Haidkrug). Zusätzlich gibt es zahlreiche Einrichtungen und Initiativen für soziale Wohnangebote für Jugendliche und Erwachsene (u. a. Oase Eckernförde, Therapeutische Lebensgemeinschaft Haus Narnia, Das Heilpädagogium an der Ostsee, Brücke Rendsburg-Eckernförde e. V., AWO Pflege Schleswig-Holstein gGmbH, Freundeskreis Flüchtlinge Flintbek).

Ziele: Versorgung in angenehmer Wohnumgebung, gute Lebensqualität, hohe Selbstbestimmung, Hilfe zur Selbsthilfe, Bereitstellung von geborgenem Zuhause durch sichere und umfassende Betreuung und Begleitung vor Ort, Eingehen auf individuelle (Wohn-) Bedürfnisse, Schaffung von ausreichend, und bezahlbarem, barrierefreiem/-armem Wohnraum, Erhaltung und Erweiterung von Heimplätzen, gute Erreichbarkeit und gute Versorgung vor Ort, Förderung von innovativen Wohn- und Pflegekonzepten (z.B. Wohn- und Hausgemeinschaften).

2.4 Wohnungs-/Baugenossenschaften und Wohnprojekte

Wohnungs- und Baugenossenschaften

Auch die Akteursgruppe der Wohnungs- und Baugenossenschaften gestaltet sich im Kreis sehr vielfältig. Es gibt große und kleine Genossenschaften, wobei die Baugenossenschaft Mittelholstein eG, GWU Eckernförde eG, Wankendorfer Baugenossenschaft für Schleswig-Holstein eG, WOGE Wohnungs-Genossenschaft Kiel eG die größten sind. Die Wohngenossenschaft Rendsburger Höfe eG vertreibt Wohnungen (z. T. barrierearm) zentral in der Rendsburger Innenstadt. Darüber hinaus gibt es zahlreiche private Genossenschaften (z. B. Dohrn'sche Höfe in Bredenbek). Baugenossenschaften präferieren zentral gelegene Lagen mit Anbindung an Infrastruktur. Die Baugenossenschaften Mittelholstein ist beispielsweise im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg aktiv, die GWU in der Fördekooperation. Investitionen in ländlicheren Lagen sind oftmals nicht wirtschaftlich und stehen vor Herausforderungen. Aufgrund der Anforderungen an seniorengerechten Wohnraum (z. B. Barrierearmut und Fahrstuhl) ist eine Mindestgröße von zehn Wohneinheiten notwendig. Kleinere Bauvorhaben von vier bis sechs Wohneinheiten sind oftmals nicht wirtschaftlich. Gleichzeitig spielt auch der politische Wille von kleineren Kommunen eine entscheidende Rolle, ob Wohnungsbaugenossenschaften aktiv werden, wie sich an den Beispielen in Borgstedt und Osdorf zeigt.

Ziele: Qualitätsvoller Wohnraum in guten Lagen, Förderung von genossenschaftlichem Wohnen: Mieterlöse werden zum Großteil für Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen wieder investiert, so wird Wohnraum langfristig für und durch Mitglieder erhalten, Mitglieder können aktiv mitbestimmen und stehen im Mittelpunkt, Mitglieder als Gesellschafter mit Geschäftsanteilen, Einrichtung und Versorgung für besondere Bedürfnisse, generationenübergreifendes Wohnen, umfangreiche Service-Angebote, gegenseitige Unterstützung, Gemeinschaft der Mitglieder, nachbarschaftliches und soziales Miteinander aller Bewohner*innen, Nachbarschaftstreff, bezahlbarer Wohnraum, faire und preisgünstige Mieten, lebenslanges Wohnrecht, kleinere und barrierefreie Wohnungen, klimafreundliche, moderne, energie-effiziente Ausstattung

Wohnprojekte

Wohnprojekte sind Wohngemeinschaften, die sich i. d. R. aus Privatpersonen zusammensetzen und gemeinsam Wohneinheiten entwickeln; entweder durch die Umgestaltung von Bestandsgebäuden, Vitalisierung von Brachflächen oder durch Neubau. Oftmals bilden sich

Wohnprojekte als Antwort auf das Altern der Gesellschaft und selbstbestimmtes Leben im Alter sowie auf die Knappheit bezahlbaren Wohnraums. Dazu tragen sie zur Schaffung von bedarfsgerechten Wohnformen bei. Wohnprojekte verfolgen keine Gewinnmargen, sondern finanzieren sich durch Mitgliedsbeiträge und Mieten. Wohnprojekte können unterschiedliche Rechtsformen annehmen.

Im Kreisgebiet gibt es erste Wohnprojekte: Eckodomo eG und Pferdemarkquartier WEG in Eckernförde, Feuer und Flamme in Haßmoor und Posthof in Fockbek.[12] Diese stellen kleinere, jedoch sehr dynamische Akteure auf dem Wohnungsmarkt dar, die in den kommenden Jahren sicherlich weiter an Nachfrage erfahren werden.[13]

Die Eckodomo eG ist ein Wohnprojekt in Eckernförde, das 2008 gegründet wurde, mit 18 abgeschlossenen Wohneinheiten. Zur Zielgruppe gehören Familien, Alleinstehende und Senior*innen. Inhaltliche Merkmale sind nachbarschaftliche Aktivitäten, gegenseitige Hilfe, eine ökologische Ausrichtung und eine generationenübergreifende Ausrichtung. Eckodomo ist als Genossenschaft organisiert.[14]

Das Pferdemarktquartier in Eckernförde entwickelt ein innenstadtnahes Wohnquartier aus Bestands- und Neubaugebäuden. Ziel ist ein Mehrgenerationenwohnen mit Alleinstehenden und Familien mit Gemeinschaftsbereichen und abgeschlossenen Wohnungen. Das Pferdemarktquartier WEG ist als Wohneigentümergemeinschaft organisiert, in der jedes Mitglied Eigentümer*in der eigenen Wohnung ist.[15]

Ziele: Gemeinschaftliches und genossenschaftliches Wohnen verschiedener Zielgruppen, nachbarschaftliche Aktivitäten, Hilfestellungen, Mehrgenerationenwohnen, bezahlbares Wohnen, Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum

2.5 Finanzwirtschaft

Öffentlich-rechtliche Banken, Sparkassen und Genossenschaftsbanken

Die öffentlich-rechtlichen Banken in der Region, wie Sparkassen, Volksbanken, aber auch die Genossenschaftsbank Sparda-Bank, bieten ebenfalls Wohnhäuser in der Region an und fungieren als Immobilienmakler*innen, wenn auch jeweils in sehr begrenztem Umfang. Hier sind vor allem die Sparkasse Mittelholstein, die Förde Sparkasse sowie die VR Bank Schleswig-Mittelholstein eG zu nennen. Als private Banken haben beispielsweise die HypoVereinsbank sowie die Commerzbank Filialen im Kreis, die Immobilien vermarkten.

Ziele: Gewinnoptimierung für alle Seiten bei Vermarktung von Bestandsimmobilien (Ein- und Mehrfamilienhäuser) sowie alten- und familiengerechten Wohnungen und luxuriösen Apartments, Finanzierung von Neubauten durch sichere Baukredite, Aufwertung von Wohnquartieren durch energetische Sanierungen und Modernisierungen, Verhandlung von kostengünstigen Kaufpreisen, langfristige Finanzierungen

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH)

[12] Interessenverband Wohnprojekte Schleswig-Holstein (2020)

[13] siehe auch BBSR 2019

[14] Eckodomo (2020)

[15] Wohnprojekt Pferdemarkt-Quartier

Zusätzlich ist insbesondere die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) zu nennen, die ebenfalls im Bereich Regional- und Wohnraumentwicklung als regionaler Finanzier auftritt. Die IB.SH als Fördermittelgeber beeinflusst maßgeblich die wohnbauliche Entwicklung der Kommunen. Im Programm „Neue Perspektive Wohnen“[16] erhalten Kommunen und Investoren einen Zuschuss von bis zu 50.000 € für die Planung und Gestaltung von neuen Wohngebieten. Die IB.SH fördert auch den Mietwohnungsbau durch die soziale Wohnraumförderung bis 100 % und berät die Kommunen über Fördermöglichkeiten der Städtebauförderung.[17]

Des Weiteren stellt die IB.SH jährlich Wohnungsmarktprofile der einzelnen Landkreise auf. Die Wohnungsmarktprofile geben Aufschluss über die Entwicklung und beeinflussende Faktoren des Wohnungsmarktes.[18]

Ziele: Regionalentwicklung durch Fördermittelvergabe an Kommunen und Privatpersonen, Soziale Wohnraumförderung und regionale Wohnungsmarktbeobachtung auf Kreisebene

2.6 Interessenvertretungen (Verbände, Vereine, Verbünde etc.)

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde findet sich eine Vielzahl von Vereinen und Verbänden im Bereich der Interessensvertretung der unterschiedlichen Akteure auf dem Wohnungsmarkt. Hier soll daher nur eine kurze Übersicht gegeben werden.

*Eigentümer*innenvertretungen*

Eigentümer*innen von Wohnungen sind durch den Verband Wohneigentum Siedlerbund Schleswig-Holstein e.V. – Kreisverband Rendsburg-Eckernförde und Haus und Grund Schleswig-Holstein – Verband Schleswig-Holsteinischer Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer e. V. vertreten. Die Interessenvertretungen der Eigentümer*innen setzen sich für die Förderung von Wohneigentum ein.[19]

Ziele: Interessen der Mitglieder gegenüber der Politik zu vertreten, Stellungnahmen zu baupolitischen Entscheidungen (z.B. Mietpreisbremse, Straßenausbaubeiträge), Beratungen zu Rechts- und Versicherungsfragen, Förderung von Wohneigentum

VNW - Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen

Interessen der Wohnungsunternehmen werden durch den VNW – Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V. repräsentiert. Darüber hinaus vertritt der Verband die Interessen von Mieter*innen der Wohnungsbauunternehmen und übernimmt die Prüfung der Wohnungsbaugenossen in Norddeutschland (Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern). Die Interessenvertretung ist breit aufgestellt und bietet neben Beratungsangeboten auch Bildungsangebote zur Fachkräftegewinnung, Sozialmanagement und Quartiersentwicklung an und betreibt Netzwerkarbeit.[20]

Ziele: Beratung von Kommunen und Mitgliedern, Netzwerkarbeit

[16] Das Programm „Neue Perspektive Wohnen“ wird durch das Referat Wohnraumförderung des Innenministeriums Schleswig-Holstein gefördert.

[17] IB.SH (2020a)

[18] IB.SH (2020b)

[19] Verband Wohneigentum (2020), Haus & Grund (2020),

[20] VNW (2020)

Wohnungsbaugenossenschaften

Der Verbund der Wohnungsbaugenossenschaften Schleswig-Holstein vertritt die Interessen der Genossenschaften im Land. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde sind das die in Kapitel 2.4 aufgelisteten Genossenschaften. Hauptaufgabe ist die Öffentlichkeitsarbeit, um die Vorteile des genossenschaftlichen Wohnens aktiv zu bewerben.[21]

Ziele: Netzwerkarbeit, Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, Stärkung des lebenslangen Wohnrechts, Stärkung des genossenschaftlichen Wohnens, Schaffung von Nachbarschaftstreffpunkten

Deutscher Mieterbund

Der deutsche Mieterbund Landesverband Schleswig-Holstein e.V. repräsentiert die Interessen der Mieter*innen. Im Kreisgebiet übernimmt diese Aufgabe der Kieler Mieterverein mit Außenstellen in Eckernförde und Rendsburg. Die Mitglieder des Mietervereins können Beratungsangebote und Rechtsschutz in Anspruch nehmen und sich durch den Verein vertreten lassen. Der Mieterverein veröffentlicht im Zweijahresrhythmus einen Mietspiegel und trägt somit zu einer transparenten Entwicklung des Marktes bei. Der Mietspiegel wird jedoch nur für die Landeshauptstadt Kiel veröffentlicht.[22]

Ziel: Vertretung von Mieter*inneninteressen durch Beratungsangebote und Rechtsschutz für Mitglieder, Stellungnahmen zu wohnungspolitischen Entscheidungen

Wohnprojekte

Wohnprojekte und alternative Wohnformate können sich durch das Netzwerk Immovielien e. V.[23] und den Interessenverband Wohnprojekte Schleswig-Holstein e.V.[24] vernetzen und ihre Interessen bekräftigen.

Ziel: Vernetzung von Wohnprojekten, Bewerbung von Wohnprojekte

2.7 Stiftungen

Stiftungen in der Region konnten bisher keine identifiziert werden, außer der bundesweit aktiven Trias-Stiftung[25]. Diese unterstützt im Raum Schleswig-Holstein bereits den Interessenverband Wohnprojekt Schleswig-Holstein e.V. und damit auch einzelne Wohnprojekte in der Region und ist als möglicher Partner für zukünftige soziale Wohnprojekte zu beachten. Insgesamt ist die Bedeutung von Stiftungen und die Aktivierung von Stiftungsgelder insbesondere für den gemeinwohlorientierten Wohnungsbau zu unterstreichen (siehe hierzu BBSR 2019). Hier lassen sich ggf. noch Potenziale für zukünftige Bauvorhaben finden.

Ziel: Grundstücke erwerben und damit möglicher Spekulation mit Grund und Boden entziehen, weitere Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen entgegenwirken, gemeinschaftlich organisiertes Wohnen (Mehrgenerationen-Wohnen, inklusives und künstlerisches Wohnen)

[21] Wohnungsbaugenossenschaften Deutschland (2020)

[22] Mieterbund Schleswig-Holstein (2020)

[23] Immovielien e. V. (2020)

[24] Interessenverband Wohnprojekte Schleswig-Holstein e.V. (2020)

[25] Stiftung Trias (2020)

und Wohnen im Alter unterstützen, bezahlbaren und sozialen Wohnraum langfristig zur Verfügung stellen

2.8 Weitere Initiativen und Arbeitsgemeinschaften

ARGE.SH Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen GmbH

Die ARGE als Arbeitsgemeinschaft ist ein Dienstleister für die Bau- und Wohnungswirtschaft, Bauherren, Kommunen, Planer und Ausführende und ist beratend tätig. Die ARGE begleitet Bauvorhaben und -prozesse. Zum Leistungsspektrum gehören u. a.: Bauwirtschaftliche und technische Beratungen mit Analysen, Baukostenanalysen, gemeinsame Projektentwicklungen und Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten für Siedlungs- und Quartierszusammenhänge.

Die Arbeitsgemeinschaft bietet in regelmäßigen Abständen Veranstaltungen zu diversen Themen im Wohn- und Baubereich. Zusammen mit der Energieagentur Schleswig-Holstein werden Kommunen in den Bereich erneuerbare Energien, Klimaschutz und Energieeffizienz beraten. Des Weiteren zertifiziert die ARGE technische, qualitative oder energetische Standards von Bauvorhaben.[26]

Ziele: Trends und Tendenzen auf dem Wohnungsmarkt vermitteln und beratende Tätigkeiten für die Bau- und Wohnungswirtschaft

KIWA – Koordinierungsstelle für innovative Wohn- und Pflegeformen im Alter

Die Koordinierungsstelle bündelt Informationen zum Thema „Wohnen und Pflege im Alter". Zum Leistungsspektrum gehören Beratungsangebote für Individuen, Wohnungswirtschaft und Kommunen in Rahmen von Expertengesprächen und Veranstaltungen zu den übergreifenden Themen „Qualität", „Gemeinschaft" und „Digitalisierung".[27]

Die KIWA wird durch das Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senior*innen des Landes gefördert und ist ein Projekt des Forums Pflegegesellschaft der AWO Schleswig-Holstein.[28]

Ziele: Unterstützung des sozialpolitischen Ziels der Landesregierung, den Ausbau von sozialraumorientierten Pflegeangeboten voranzutreiben. Es gilt die Angebotsvielfalt und Qualität des Wohnens im Alter mit Unterstützungsbedarf zu stärken und zu entwickeln

3 Zusammenspiel der Akteure

Die Akteurslandschaft auf dem Wohnungsmarkt im Kreis Rendsburg-Eckernförde stellt sich als sehr divers und komplex heraus. Eine Vielzahl verschiedener Akteure mit unterschiedlichen Leitvorstellungen und Zielen agieren im Kreis. Daher ist eine differenzierte Betrachtung notwendig. Im Bereich der Bereitstellung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist es notwendig, die Zielsetzungen der einzelnen Akteure im Blick zu behalten und welche Relevanz sie für das Thema besitzen. Abbildung 1 zeigt, welche Akteursgruppen rahmensetzend, für die Umsetzung zuständig oder als Vermittler zuständig sind.

[26] ARGE SH (2020)

[27] KIWA (2020)

[28] Ebd.

Akteursgruppe	Rahmensetzend	Umsetzung	Vermittlung / Informationsweitergabe
Landesplanung	●	○	○
Kreis Rendsburg-Eckernförde	●	○	○
Ämter und Kommunen	●	●	●
Bau- und Immobilienunternehmen	○	●	○
Träger sozialen Wohnungsbaus / Alteneinrichtungen	○	●	●
Wohnungs- und Baugenossenschaften	○	●	●
Finanzwirtschaft IB.SH	○ ●	○	●
Interessenvertretungen	○	○	●
Stiftung Trias	○	○	●
ARGE.SH KIWA	○	○	●

Abbildung 1 *Akteursanalyse*

Anhand Abbildung 1 wird deutlich, dass lediglich die öffentlichen Akteur*innen (Landesplanung, Kreis, Ämter und Kommunen) rahmengebend sind. Durch Beschlüsse, Regelungen und Umsetzung der Bauleitplanung wird den weiteren Stakeholdern ein Rahmen für die Umsetzung von Wohnbauprojekten gegeben. Gleichzeitig können Kommunen diesen Rahmen „bespielen“, indem sie selbst als Bauherrinnen auftreten.

Die meisten Akteursgruppen sind im Bereich der Vermittlung von (bezahlbarem) Wohnraum angesiedelt und dienen auch als Informationskanal. Diese Rolle erscheint auf den ersten Blick zweitranging, nimmt jedoch eine wichtige Funktion als Multiplikator für die Gestaltung des Wohnungsmarktes ein.

4 Aktive Akteure

Im Laufe des Prozesses zur Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes haben sich eine Vielzahl an identifizierten Akteuren aktiv beteiligt. Die Auswertung erfolgte anhand der Teilnehmerlisten der Dialogveranstaltungen.

Die untenstehende Tabelle listet die einzelnen Akteure und Akteursgruppen auf. Es wird deutlich, dass sich – bis auf die Gruppe der Stiftungen – mindestens ein Akteur aus jeder Gruppe beteiligt hat. Am stärksten ist die Gruppe der öffentlichen Akteure vertreten, was auch nicht verwundert, da der Beteiligungsprozess insbesondere die Kommunen und Ämter mit einbezog. Die Auflistung zeigt, dass eine gute Streuung erreicht wurde und somit eine Vielzahl an Stakeholdern eingebunden worden sind und Partner*innen für den weiteren Prozess gewonnen werden konnten.

Akteur	**Akteursgruppe**
Kommunen und Ämter des Kreises	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
Kreis Rendsburg-Eckernförde	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
Innenministerium Schleswig-Holstein	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
KielRegion GmbH	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
Fördekooperation Kiel und Umland	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
Region Rendsburg	Träger öffentlichen Rechts / Öffentliche Akteure
BCS GmbH – Building Complete Solution	Bau- und Immobilienunternehmen
DRK Kreisverband e. V.	Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteinrichtung
Werkstätten Materialhof	Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteinrichtung
Gruppe Norddeutsche Gesellschaft für Diakone	Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteinrichtung
Diakonisches Werk Schleswig-Holstein	Träger sozialen Wohnungsbaus und Alteinrichtung
Baugenossenschaft Mittelholstein	Wohnungs-/Baugenossenschaften
GWU Eckernförde	Wohnungs-/Baugenossenschaften
GEWOBA Nord Baugenossenschaft eG	Wohnungs-/Baugenossenschaften
WOGE Kiel	Wohnungs-/Baugenossenschaften
LBS Immobilien GmbH Hohenwestedt	Finanzwirtschaft
Sparkasse Bordesholm	Finanzwirtschaft

Sparkasse Mittelholstein (S-Immobilien)	Finanzwirtschaft
Haus und Grund Schleswig-Holstein – Verband Schleswig-Holsteinischer Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer e. V	Interessenvertretung
Deutscher Mieterbund Landesverband Schleswig-Holstein e. V. / Kieler Mieterverein	Interessenvertretung
VNW – Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen	Interessenvertretung
Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Eckernförde	Interessenvertretung
ARGE SH – Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen	Weitere Initiativen und Arbeitsgemeinschaften

Literaturverzeichnis

ARGE-SH Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen GmbH (2020): Startseite. URL: https://arge-ev.de/arge-sh/ (abgerufen 16.06.2020)

AWO Pflege Schleswig-Holstein (2020): Einrichtungen. URL https://www.awo-pflege-sh.de/einrichtungen/ (abgerufen 17.07.2020)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR] (2019): Gemeinwohlorientierte Wohnungspolitik, Stiftungen und weitere gemeinwohlorientierte Akteure: Handlungsfelder, Potentiale, und gute Beispiele Bonn, Online unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2019/gemeinwohlorientierte-wohnungspolitik-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (abgerufen 10.03.2020).

Deutscher Mieterbund Landesverband Schleswig-Holstein (2020): Startseite. URL: https://www.mieterbund-schleswig-holstein.de/ (abgerufen 16.03.2020)

Diakonie Schleswig-Holstein (2020): Über uns. URL https://www.diakonie-sh.de/ueber-uns/ (abgerufen 17.07.2020)

Eckodomo (2020): Wohnprojekt. URL: https://www.eckodomo.de/wohnprojekt.html (abgerufen 17.07.2020)

Haus & Grund Schleswig-Holstein (2020): Über uns. https://www.haus-und-grund-sh.de/hugsh.html (abgerufen am 16.03.2020)

Immovilien e.V. (2020): Über uns. URL: https://www.netzwerk-immovielien.de/ueber-uns/ (abgerufen 16.03.2020)

Interessenverband Wohnprojekte Schleswig-Holstein e.V. (2020): Projekte. URL: http://wohnprojekte-sh.de/wohnprojekte/projekte/ (abgerufen 17.07.2020)

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (2020): Neue Perspektive Wohnen – Wohnquartiere. URL: https://www.ib-sh.de/produkt/neue-perspektive-wohnen-wohnquartiere/ (abgerufen 17.07.2020)

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (Hrsg.) (2020): Wohnungsmarktprofil 2019, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kiel, Online unter: https://www.ib-sh.de/fileadmin/user_upload/downloads/immobilienkunden/wohnungsmarktbeobachtung/wohnungsmarktprofil-rendsburg-eckernfoerde.pdf (abgerufen 16.03.2020).

KielRegion (2020): MORO “Lebendige Regionen” – Interkommunale Kooperation zur Wohnraumversorgung in der KielRegion https://www.kielregion.de/leben/integration/

KIWA – Koordinationsstelle für innovative WOhn- und Pflegeformen im Alter (2020): Startseite. URL: https://www.kiwa-sh.de/ (abgerufen 18.06.2020)

Reed M.S., Graves A., Dandy N., Posthumus H., Hubacek K., Morris J., Prell C., Quinn C. H. & L.C. Stringer (2009): Who’s in and why? A typology of stakeholder analysis methods for natural resource management, *Journal of Environmental Management* 90, S. 1933-1949.

Stiftung Trias (2020): Unser Thema: Gemeinschaftliches Wohnen. URL: https://www.stiftung-trias.de/themen/wohnen/ (abgerufen 16.03.2020)

Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V. (2020): Startseite. URL: https://www.vnw.de/ (abgerufen 16.03.2020)

Verband Wohneigentum Siedlerbund Schleswig-Holstein e.V. (2020): Wir über uns. URL: https://www.verband-wohneigentum.de/schleswig-holstein/on43872 (abgerufen 16.03.2020)

Wohnprojekt Pferdemarkt-Quartier (2020): Wohnprojekt. URL: http://wohnprojekt-pferdemarkt.de/wp.html (abgerufen 17.07.2020)

Wohnungsbau Genossenschaften Deutschland (2020): Verbund Schleswig-Holstein. URL: https://www.wohnungsbaugenossenschaften.de/regionen/schleswig-holstein/ueber-uns (abgerufen 16.03.2020)

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

INSTITUT RAUM & ENERGIE



Wohnraumentwicklungskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlagenband 3: Typisierung von Städten und Gemeinden

Wedel/Hamburg, zum 18.08.2021

Das Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird gefördert durch das Land Schleswig-Holstein.

Kreis Rendsburg-Eckernförde

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

1 Empfehlungen für Stadt- und Gemeindetypen

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegen Städte und Gemeinden mit unterschiedlichen Ausgangs- und Entwicklungsbedingungen. Daher sollen im weiteren Verlauf anhand einer Indikatoren-gestützten Typisierung aller Städte und Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde gemeindetypspezifische Ansätze und Handlungsempfehlungen getroffen werden, die gezielt auf die Infrastrukturausstattung der Kommunen Bezug nehmen.

Zur Bewertung der Infrastrukturausstattung wird ein vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein beauftragtes Gutachten[1] zur landesweiten Erfassung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen (Aktualisierung 2020) von GGR herangezogen. Im Rahmen dieses Gutachtens wird die Versorgungsbedeutung einzelner Ortsteile und Gemeinden anhand des Vorhandenseins von Infrastruktur- und Versorgungsangeboten über zwei Punktewerte ermittelt. Einerseits Punktwerte aus den Versorgungsbereichen Bildung und Betreuung, Gesundheit und Pflege, Versorgung, Verwaltung sowie Kultur und Soziales. Neben dem Punktwert „Einrichtungen“ wurde für jede Raumeinheit auch ein Punktwert „Vielfalt“ ermittelt, der die Bandbreite des Angebots vor Ort repräsentiert.

Im Rahmen dieses Konzepts wird zwischen vier Gemeindetypen unterschieden:

A: Städte und Gemeinden mit hoher Infrastrukturausstattung

- Ca. 3000 – 30.000 Einwohner*innen (Damp 1500 EW, Felde 2100 EW)
- Größtenteils Kommunen mit zentralörtlicher Funktion
- Ausnahme Dänischenhagen und Molfsee (Siedlungsschwerpunkte) und Umland um Rendsburg ohne zentralörtliche Funktion

B: Gemeinden mit mittlerer Infrastrukturausstattung

- Ca. 1000 - 3800 Einwohner*innen
- Keine zentralörtliche Funktion außer z.T. Kommunen mit ergänzender überörtliche Versorgungsfunktion (Groß Wittensee, Fleckeby) oder Funktion als ländlicher Zentralort (Hohn)

C: Gemeinden mit geringer Infrastrukturausstattung

- Ca. 230 – 1500 Einwohner*innen
- Keine zentralörtliche Funktion mit Ausnahme von Bredenbek, Todenbüttel und Hamdorf mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion

D: Gemeinden mit keiner Infrastrukturausstattung

- Ca. 50 – 1000 Einwohner*innen

[1] Gertz Gutsche Rümenapp (2020): Landesweite Erfassung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen – Aktualisierung. Im Auftrag des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein.

2 Gemeinden mit hoher Infrastrukturausstattung

Gemeinden, die mit einer hohen Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind, nehmen zumeist auch eine überörtliche Versorgungsfunktion ein. In diese Kategorie fallen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde Mittelzentren, Unterzentren, ländliche Zentralorte, Stadtrandkerne II Ordnung sowie Gemeinden mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion. Diese Städte und Gemeinden sind Schwerpunkte für Wohnungsbau und Gewerbe sowie der Versorgungsinfrastruktur und bilden das Rückgrat einer effizienten Bündelung von Einrichtungen und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge auch für die umliegenden Versorgungsbereiche. Zum Teil existieren Ausnahmen, sodass einige Kommunen mit einer hohen Infrastrukturausstattung keine zentralörtliche Kategorie erfüllen (bspw. Umlandgemeinden um Rendsburg, sowie Gemeinden Molfsee, Dänischenhagen). Die Einwohnerzahlen dieser Gemeinden bewegen sich zwischen ca. 3000 – 30.000 Einwohner*innen, nur die Gemeinden Damp (1500 Einwohner*innen) sowie Felde (2100 Einwohner*innen) bilden hier Ausnahmen.

Die Städte und Gemeinde mit hoher Infrastrukturausstattung sind Siedlungsschwerpunkte und zeichnen sich durch vorhandene soziale Einrichtungen, eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie eine wohnortnahe Nahversorgung aus. Für die bedarfsgerechte Wohnbau- und Bestandsentwicklung insbesondere geförderter und barrierefreier Wohnungen sind die in diesem Gemeindetyp integrierte Lagen und Ortsteile von besonderer Bedeutung. Hierbei sind vor allem der Wohnbedarf jüngerer Menschen und Senior*innen in den Blick zu nehmen, gleichfalls sollte der Fokus auf die Zurverfügungstellung von Wohnraum für einkommensschwache Haushalte liegen. Der Bedarf von barrierefreien Wohneinheiten ist gleichermaßen im Neubau – vor allem durch den Bau kleinerer Wohnungen – als auch durch Umbaumaßnahmen im Bestand zu decken. Somit kommen den Kommunen hoher Infrastrukturausstattung die Doppelaufgabe zu, verdichteten und qualitätsvollen Wohnungsbau unter stringenter Berücksichtigung von Nachfragepräferenzen zu forcieren und zugleich einen starken Fokus auf den Bestandswohnungsmarkt und dessen Modernisierung und Anpassungen zu legen. Entlang dieser konzeptionellen Schwerpunkte gilt es, die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge mit Blick auf sich verändernde Entwicklungen auf den Wohnungsmärkten zu prüfen.

Wohnungs- und Siedlungsentwicklung konzentrieren

Die großflächige Neuausweisung von Flächen für den Wohnungsbau sollte vermieden werden und zuerst im Siedlungskörper bestehenden Flächenpotenziale genutzt werden. Sofern die Wohnraumbedarfe die Innenentwicklungspotenziale übersteigen, soll der Wohnungsneubau vorrangig in zentralen Siedlungsgebieten in siedlungsstruktureller Lagegunst, ÖPNV-Anbindung und in Ortsteilen mit vorhandener Infrastrukturausstattung erfolgen. Dadurch werden bestehende Versorgungsinfrastrukturen gestärkt, die Flächenneuinanspruchnahme und langfristige Folgekosten reduziert. Die wohnbauliche Entwicklung im Außenbereich ist an geeigneten Standorten zu konzentrieren. Hohe Erfolgsaussichten und Steuerungsmöglichkeiten zur Erreichung wohnungspolitischer Ziele sind vor allem bei Flächen im kommunalen Besitz gegeben. Diese sollten unter Beachtung infrastruktureller Bündelungsvorteile, Eignung und Mobilisierungsfähigkeit entsprechend prioritär entwickelt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob bei der Entwicklung von Flächenpotenzialen im Außenbereich eine behutsame Neuausweisung flächeneffizienter einfamilienhausähnlicher Gebäudetypologien umgesetzt werden kann.

Nachverdichtung in zentralen Siedlungsbereichen

Zur stärkeren Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen ist zunächst die Erstellung einer Potenzialanalyse zu empfehlen. Die Erhebung dieser Potenziale sollte anschließend mit den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen (Eigentumsverhältnisse, Ausbaupotenziale) abgeglichen werden, um entsprechend Umsetzungsstrategien zur Mobilisierung der Potenzialflächen ableiten zu können. Durch Beratung und Vermittlung mit den Eigentümer*innen sollen Flächenpotenziale auf mindergenutzten Grundstücken mobilisiert und Wohnraumbedarfe weiter abgebaut werden. Neben der Schaffung zusätzlichen Wohnungsangebots führt eine Auseinandersetzung mit Nachverdichtungspotenzialen auch zur Stärkung der Versorgungsfunktion der Kommunen bei. Ein weiteres Baunutzungspotenzial stellt die bauliche Erweiterung durch Aufstockung von Bestandsgebäuden dar. Mit dem damit verbundenen Flächen- und Raumgewinn in der Vertikalen sind eine Reihe ökonomischer Effekte verbunden, da mit dem Entfallen von Grundstücks- und Erschließungskosten zusätzliche Einnahmen und damit Anreize für die Eigentümer*innen einhergehen.

Kommunale Vorkaufsrechte nutzen

Kommunale Vorkaufsrechte bieten eine Möglichkeit, Schlüsselflächen für eine wohnbauliche Entwicklung zu akquirieren und dabei langfristige Strategien sowie städtebauliche Qualitäten bei der Entwicklung größerer Bereiche zu steuern und umzusetzen. Voraussetzung für die Anwendung des Vorkaufsrechts ist, dass ein Grundstückverkauf bevorsteht. Ein strategischer Grundstücksankauf durch die Gemeinde kann im Rahmen eines Zwischenerwerbs erfolgen, sodass die Weitergabe der Grundstücke an Investor*innen an städtebauliche oder soziale Kriterien geknüpft sind und sich somit Projektideen und wohnbauliche Bedarfe durchsetzen lassen. Zudem kann die Kommune die Flächen eigenständig entwickeln und als Projektentwicklerin die gewünschten Kriterien umsetzen.

Förderung von Mehrfamilienhausbau durch Baugemeinschaften

Zur Erweiterung des bestehenden Wohnraumangebots für unterschiedliche Zielgruppen sollten Angebote geschaffen werden, die über die klassischen Segmente der Ein- und Zweifamilienhäuser hinausgehen. Mit der Ausweitung der Angebotspalette sollte der Fokus auch auf alternative Wohnformen liegen, insbesondere im Segment der gemeinschaftlichen Wohnformen. Durch die Förderung von Baugemeinschaften und betreute Wohnprojekte kann der Wohnungsmarkt qualitativ ergänzt und durch Vorhalten eines Beratungsangebots für Interessierte ausgebaut werden. Die Schaffung einer Anlaufstelle, die einerseits Ansprechpartnerin für Interessent*innen sein kann, andererseits als Türöffnerin zu Wohnungsunternehmen und kommunalen Ämtern fungiert, ist zu empfehlen. Darüber hinaus sollten zukünftig bei kommunalen Wohnbauvorhaben die Möglichkeit geprüft werden, Grundstücke oder Grundstücksteile für alternative Wohnformen planungsrechtlich zu sichern.

Schaffung von flächensparenden Wohnformen

Wenn Möglichkeiten für die Innenentwicklung ausgereizt sind und neue Baugebiete erforderlich sind, gilt es, die Flächen baulich bestmöglich flächenintensiv auszunutzen. Flächensparende Bauweisen sollen nicht nur anhaltend steigende Bodenpreise auffangen, sondern eine zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung ermöglichen, insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und des Klima- und Flächenschutzes. Hierbei eigen sich als flächensparende Bauformen Reihen- und Doppelhäuser sowie familiengerechte Mehrfamilienhäuser. Durch gemeinsam angelegte Stellplätze oder den Bau von Tiefgaragen kann der Erschließungsaufwand verringert werden, gleichzeitig erleichtert eine bauliche Verdichtung mit

einer gebündelten Erschließung eine effiziente Anbindung an das ÖPNV-Netz. Der Bau von „familienfreundlichen“ Wohnungen und Häusern sollte insbesondere in den Gemeinden mit hoher Infrastrukturausstattung forciert werden. In den ländlicheren Kommunen sollten zwar bedarfsgerecht auch Angebote für Familien geschaffen werden, angesichts der abnehmenden Bedeutung auf dem Wohnungsmarkt sollte deren Menge aber kritisch geprüft und stattdessen verstärkt andere Nachfragegruppen in den Blick genommen werden.

Erstellung von Sanierungsfahrplänen öffentlicher Wohnungsbestände

Im Rahmen der Erstellung eines Sanierungsfahrplans als Form eines energetischen und baulichen Sanierungskonzept werden Möglichkeiten der Gebäudesanierung und -modernisierung aufgezeigt. Im Zuge der energetischen Sanierung ist es sinnvoll, zudem erforderliche altersgerechte Anpassungen von Wohnungsbeständen vorzunehmen und auf deren Anforderungen hin auszurichten. Es sollte darauf geachtet werden, dass durch die bauliche Aufwertung von Wohngebieten Preissteigerungen und dadurch modernisierungsbedingte Verdrängung vermieden werden. Da die Instrumente der öffentlichen Hand bei privaten Wohnungsbeständen limitiert sind, sind insbesondere mit größeren Wohnungsbaugesellschaften sozialverträgliche Sanierungsfahrpläne abzustimmen.

Erhaltung preiswerten Wohnraums

Das quantitative Angebot preiswerten Wohnens hat sich in den zurückliegenden Jahren spürbar verknappt, sodass der Zugang für Haushalte mit niedrigem Einkommen auf dem Wohnungsmarkt zunehmend erschwert ist. Es ist zu erwarten, dass sich der Trend sinkender Angebotszahlen im preiswerten Segment und damit die Versorgungssituation für Haushalte mit geringem Einkommen weiter verschlechtern wird, nicht zuletzt aufgrund stetig aus der Belegungsbindung fallende Sozialwohnungen. Im Zuge rückläufiger Neubauzahlen von Sozialwohnungen verliert die Kommune ein bedeutsames Instrument, preisdämpfend auf den Mietwohnungsmarkt zu agieren. Zum Erhalt geförderter Wohnungen im Bestand kann eine Verlängerung von Mietpreis- und Belegungsbindungen vollzogen werden. Auch der Ankauf von Belegungsrechten ein taugliches, jedoch kostspieliges Mittel, um preisdämpfend auf den Mietspiegel einzuwirken. Hierbei räumen Hauseigentümer*innen oder Wohnungsunternehmen Belegungsrechte in Form eins vertraglichen Kontingents von Wohnungen zu festgeschriebenen Miethöhen für einen bestimmten Zeitraum ein. Im Gegenzug verpflichtet sich die Kommune zur Zahlung an Hauseigentümer*innen oder Wohnungsgesellschaft.

Bereitstellung ausreichender Ressourcen Baugenehmigungs- und Bauleitplanverfahren

Planungsaktivitäten im Bereich der Baugenehmigungs- und Bebauungsplanung erfordern eine ausreichende Verfügbarkeit personeller Ressourcen, um die zügige Schaffung von Baurechten und die Erteilung von Baugenehmigungen in den Kommunen sicherzustellen.

3 Gemeinden mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Unter Gemeinden mit einer mittleren Infrastrukturausstattung fallen einerseits Gemeinden, die durch eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion (Groß Wittensee, Fleckeby) oder als ländlicher Zentralort (Hohn) gekennzeichnet sind. Anderseits gehören zu dieses Kategorie Gemeinden, die keiner zentralörtlichen Funktion zugewiesen sind. Die Einwohnerzahlen dieser Gemeinden bewegen sich zwischen ca. 1000 – 3800 Einwohner*innen.

Dieser Gemeindetyp umfasst Gemeinden, die vorwiegend in den ländlichen Räumen außerhalb der Stadt- und Umlandbereiche liegen und ein nennenswertes Angebot an Versorgungseinrichtungen des kurzfristigen Bedarfs sicherstellen. Gemeinden mit ergänzender überörtlicher Funktion und ländliche Zentralorte bilden zusätzliche Schwerpunkte für Wohnungsbau und Gewerbe im ländlichen Raum und heben sich durch ihr überörtliches Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot von den übrigen ländlichen Gemeinden deutlich ab. Für diese Gemeinden gelten gleichermaßen die Maßnahmenempfehlungen des Gemeindetyp somit hoher Infrastruktur, jedoch unter einem stärkeren Vorzeichen der Innen- und Bestandsentwicklung und der baulichen Verdichtung. Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion sollten gemäß ihrer zugesprochenen Eigenentwicklung ihr Hauptaugenmerk auf die Qualifizierung ihrer Wohnungsbestände legen und insbesondere ihre Angebotspalette an Wohnraum auf die Umsetzung familiengerechter Qualitäten im Mehrfamilienhausbau als Substitut zum flächenextensiven Einfamilienhausbau schärfen.

Innenentwicklungspotenziale erheben

Um einen Überblick über vorhandene Innenentwicklungspotenziale und Aktivierungshemmnisse zu erhalten, wird empfohlen, in allen Kommunen des Kreises eine Erhebung der Innenentwicklungspotenziale durchzuführen. Die Erhebung sollte in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden. Eine Kombination mit einem Leerstandskataster erhöht die Transparenz. Neben der Erhebung sind die Potenziale nach Kriterien wie bspw. Besitzverhältnisse, Lagegunst zu bewerten und mögliche Hemmnisse, die einer Aktivierung der Flächen entgegenstehen, anzugehen. Im Anschluss an die Potenzialanalyse sollten entsprechende Umsetzungsschritte zur Mobilisierung der Potenzialflächen erarbeitet werden, die in einer entsprechende Aktivierungsstrategie münden sollten unter Festlegung von Prioritäten (kurzfristig – mittelfristig – langfristig) für die Aktivierung dieser Potenziale.

Qualifizierung des Wohnungsbestands

Die größten Bestände an Ein- und Mehrfamilienhäusern stammen aus einer Zeit, als barrierefreies und -armes Wohnen in der baulichen Entwicklung keinen großen Stellenwert hatte. Die Wohnungsbestände müssen folglich an die aktuelle Nachfrage und technischen Anforderungen angepasst, energetisch saniert und Grundrisse an heutige Standards angeglichen werden. Im Zuge der demographischen Alterung sind auch barrierefreie Ausbauten notwendig, um Bestandswohnungen konkurrenzfähig gegenüber dem Neubau anbieten zu können und kleinere, barrierefreie Wohnungen für Senior*innen bereitzustellen. Selbstbestimmt Wohnen und Leben im Alter setzt neben barrierearmen Wohnraum -etwa durch den Einbau von Fahrstühlen sowie die Verbreiterung von Durchgangszonen – auch ein barrierearmes Wohnumfeld voraus. Insofern nimmt die altengerechte Gestaltung der Begegnungs- und Aufenthaltsorte im direkten Wohnumfeld einen hohen Stellenwert in der Qualifizierung der Wohnquartiere ein.

Umsetzung familiengerechter Qualitäten im Mehrfamilienhausbau

Der Wohnungsbau bewegt sich mehrheitlich zwischen den klassischen Einfamilienhausgebieten und Geschoss- bzw. Mehrfamilienhausgebieten. Im Zuge hoher Nachfragezahlen für familiengerechte Baugrundstücken respektive einer zunehmenden Verknappung von Wohnbauland ist es wichtig, familiengerechte Standortqualitäten bereitzustellen, welche nicht primär im Bau von flächenextensiven Einfamilienhaussiedlungen münden. Der Mehrfamilienhausbau als Substitut für freistehende Einfamilienhäuser sollte die Zielgruppe Familie bei der Konzeption von Neubauangeboten stärker berücksichtigen und Wohnpräferenzen mit einem möglichst geringen Flächenverbrauch berücksichtigen. Ziel ist es, ein differenziertes Wohnangebot zu

schaffen und durch die Architektur und Freiraumgestaltung private Räume, wohnortnahe Grün- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Freizeitangebote für Kinder und Eltern zu schaffen. Zentrale Kriterien familiengerechter Bautypologien wie ausreichend Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder, Bedürfnis nach einem möglichst hohen Maß an Privatheit und Flexibilität sowie Individualität und die Mitgestaltung der Grundrisse sollten bei der Projektentwicklung Rechnung getragen werden.

Nachverdichtung in älteren Einfamilienhausgebieten

Sofern eine eher entspannte Wohnungsmarktsituation mit leichtem Rückgang der Wohnungsnachfrage vorliegt, muss das zentrale Augenmerk auf die Wohnungsbestände gelegt werden. Gemeinden mit einer mittleren Infrastrukturausstattung sind vielerorts durch locker bebaute Einfamilienhäuser charakterisiert und weisen häufig Gebiete mit großen Grundstückszuschnitten auf. Zugleich entsprechen die Einfamilienhausgebiete nicht mehr der Größe und Zeitorganisation vieler heutiger Eigentümer*innen. Durch die kleinmaßstäbliche Nachverdichtung in größeren älteren Einfamilienhausquartieren sowie in zentralen Siedlungsbereichen können zusätzliche verdichtete Wohnformen angeboten werden. Nachverdichtungsprozesse erfordern einen hohen prozessbegleitenden und planerischen Aufwand, da das kleinteilige Patchwork der Eigentümerinteressen und familiäre Konstellation die Aufstellung großflächiger Bebauungspläne zur Nachverdichtung erschwert. Demnach ist zu empfehlen, dass Verdichtungsstrategien eher parzellenweise und sukzessiv mit stadtplanerisch geringen Eingriffen stattfinden sollen.

Fokus auf den verdichteten Ersatzneubau

Auch der Ersatzneubau von Bestandsgebäuden mit geringer Nachfrage oder in Zukunft drohende Vermarktungsschwierigkeiten kann zu einer Verbesserung des Wohnungsangebots führen. Im Rahmen von punktuellen Nachverdichtungsmaßnahmen im Zuge von Ersatzneubaumaßnahmen kann die Anzahl der Wohneinheiten erhöht werden, ohne dass sich der Siedlungskörper in die Landschaft ausdehnen muss. Aus der Perspektive der Eigentümer*innen entsteht durch den Verkauf von Grundstücksteilen ein monetärer Anreiz im Rahmen eines Verkaufs.

4 Gemeinden mit geringer Infrastrukturausstattung

Gemeinden, die mit einer geringen Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind, nehmen unter Ausnahme der Gemeinden Todenbüttel, Hamdorf, Bredenbek (ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion) keine zentralörtliche Funktion wahr. Die Einwohnerzahlen dieses Gemeindetyps reicht von ca. 230 – 1500 Einwohner*innen.

Die grundsätzlichen Trends einer sich verändernden Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur führt insbesondere in ländlich geprägten Gemeinden zu einer Verschiebung der quantitativen und qualitativen Nachfrage nach Wohnraum. Um den wachsenden Anforderungen an die Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe der fortschreitend alternden Bevölkerung gerecht zu werden, sollte das Hauptaugenmerk auf die Auslastung der vorhandenen Wohnraumpotenziale und Infrastruktur und Erhöhung der Bleibeperspektiven gelegt werden.

Sicherung des Profils als attraktiver Wohnstandort

Neben der Bestandsentwicklung und -qualifizierung ist auch die Aufwertung des Wohnumfeldes eine wichtige Aufgabe, um die Akzeptanz des Wohnstandorts zu fördern und

insbesondere die Wanderungsverluste junger Menschen in Gemeinden mit geringer Infrastrukturausstattung einzudämmen. Die Sicherung der Zukunftsfähigkeit und der Lebensqualität der Bewohner*innen verlangt Freiräume und Orte der Begegnung mit hoher Umwelt- und Nutzungsqualität, die der zunehmend unterschiedlichen Haushalts- und Lebensstiltypen entsprechen. Neben der Sicherung eines vielfältigen Wohnraumangebots sind aber auch Bereiche wie Bildung, Kultur, Mobilität als weiche Standortfaktoren zu sichern. Dafür gilt es, die örtlichen Infrastrukturangebote zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Unterstützung einer selbstständigen Lebensführung bis ins hohe Alter auszubauen.

Erneuerung der Wohnungsbestände mit Blick auf veränderte Nachfrageanforderungen

Eine grundlegende Herausforderung besteht in der planvollen Gestaltung des demographischen Wandels und den sich daraus ergebenen Verschiebung von wohnbaulichen Bedarfen der örtlichen Bevölkerung. Im Zuge fortschreitender Veränderung der Einwohner- und Haushaltsstrukturen einhergehend mit einem Wandel der Vorstellung von Wohnqualitäten muss insbesondere das Angebot altersgerechter Wohnungen angepasst werden. Die Nachfragegruppe Familie ist überwiegend eine abnehmende Nachfragegruppe auf dem Wohnungsmarkt, während zukünftig seniorengerechte Wohnungen sowie kleinere Wohnungen für Alleinstehende verstärkt nachgefragt werden. Die Aufwertung der Bestandsgebiete schließt neben (Ersatz-)Neubau, Umbau und Modernisierung von Wohnungen auch die Ortskerne als zentrale Bedeutung für die Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Wohnort ein.

Nachfragegruppen der jungen Erwachsenen in den Blick nehmen

Neben der Schaffung altersgerechter Wohnqualitäten sind Single-Haushalte und junge Personen im Berufseinstiegsalter als Nachfragegruppe zur Ermöglichung eigenständiger Haushaltsgründen in den Blick zu nehmen, um einer wanderungsbedingten Alterung der Gemeinden abzuschwächen. Darüber hinaus ist die Umsetzung neuer Wohnformen und Wohnprojekte anzuraten, wie beispielsweise kreative Wohnangebote mit Pauschalangeboten mit Warmmiete und Internet für junge Zielgruppen oder generationsgerechter und -übergreifender Wohnprojekte.

Qualitäten berücksichtigen

Bei der Flächenentwicklung sind qualitative Bedarfe verstärkt zu berücksichtigen. Angesichts heterogener Nachfragegruppen, den Veränderungen in der Nachfragegruppe der Familien und einem Anstieg der Ein- und Zweifamilienhaushalte ist es notwendig, auf die Bedarfe einzelner Gruppen verstärkt einzugehen und qualitativ angepassten Wohnraum zu schaffen.

Dies gilt ausdrücklich auch für kleinere Kommunen im ländlichen Raum. Im Hinblick auf die zu erwartende Verkleinerung der Haushalte und aus Altersgründen werden auch dort künftig vermehrt kleinere Wohnungen nachgefragt. Das betrifft vor allem Bewohner*innen, die viele Jahre in der Gemeinde gelebt haben, denen das eigene Haus und Grundstück zu groß geworden ist, aber deswegen die Gemeinde nicht verlassen wollen. Erst durch das Angebot kleinerer, barrierefreier Wohnungen für Senior*innen ist ein Umzug innerhalb der Gemeinde und ein Alt-Werden in vertrauter Umgebung überhaupt möglich. So können Bestandshäuser für die Zielgruppe Familie bereitgestellt werden.

Aktive Bewerbung von Bestandsimmobilien

Um die Bestandsentwicklung voranzutreiben ist es notwendig, Eigentümer*innen gezielt anzusprechen, Hürden abzubauen und Beratungsangebote zu schaffen, Bestandsimmobilien aktiv zu bewerben sowie bedarfsgerechten Wohnraum für Ältere zu schaffen, um den

Generationswechsel im Bestand zu befördern. Bestandshäuser sollten als attraktive Alternative zum Neubau dargestellt werden. Das kann durch eine gezielte Beratung und transparente Information vorhandener Fördermaßnahmen für die (energetische) Sanierung älterer Wohngebäude für Interessierte erfolgen. Passende Fördermaßnahmen werden durch die KfW und die IB.SH angeboten.

Durchführung von Ortsentwicklungskonzepten

Die Erarbeitung von Ortsentwicklungskonzepten dient der zukunftsfähigen Gestaltung der Siedlungs- und Infrastrukturen und des demographiegerechten Dorfumbaus ländlich geprägter Orte. Der Fokus liegt dabei auf die Attraktivierung der Orte vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, die Sicherstellung der Daseinsvorsorge und die Erhaltung der Siedlungsstruktur sowie Identität der Dörfer. Zentraler Baustein ist neben der Einbindung thematisch relevanter Akteur*innen und der Bevölkerung in den Ortsentwicklungsprozess auch eine Auseinandersetzung mit dem Bestand und Innenentwicklungspotenzialen in starker konzeptioneller Anlehnung an die Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme. Im Rahmen des Prozesses werden Entwicklungsstrategien und Leitbilder unter Einbeziehung der Analyse von Stärken und Schwächen des Gebiets erarbeitet und damit Leitplanken für thematische Schwerpunkte und Projekte gelegt. Dabei wird insbesondere die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung in fachübergreifender und integrativer Weise koordiniert und ein Zukunftsplan für die Gemeinde aufgestellt.

5 Gemeinden mit keiner Infrastrukturausstattung

Unter diesen Gemeindetyp fallen Gemeinden, die keine zentralörtliche Funktion innehaben und eine sehr geringe bis gar nicht ausgeprägte Infrastrukturausstattung aufweisen. Hierunter fallen zumeist Gemeinden im ländlichen Raum. Die Einwohnerzahlen dieses Gemeindetyps reicht von ca. 50 – 1000 Einwohner*innen.

Gerade in Kommunen mit keiner Infrastrukturausstattung ist der Wohnungsbestand von großer Bedeutung. Die Bestandspflege verfolgt dabei das Ziel, vorbeugende Maßnahmen zu treffen, damit Gebäude mit großen Modernisierungsbedarfen vor Leerstand sowie eingehergehenden negativen Ausstrahleffekten bewahrt werden. Neben diesen Bestandsanpassungen ist zudem der Ausbau unterschiedlicher altersgerechter Wohnformen in Zukunft anzustoßen. Darüber hinaus sollte im Rahmen einer zielgerichteten und bedarfsorientierten Entwicklung ein stärker dialogorientiertes Handeln forciert werden. Neben der Initiierung von Bürgerdialogen ist auch die Durchführung eines (gemeinsamen) Ortentwicklungskonzept zu prüfen und eine Gesamtstrategie zu entwickeln, die auch alle Bereiche der Daseinsvorsorge und des öffentlichen Lebens abdeckt.

Zukunftstauglichkeit der Bestandsgebäude sichern

Aufgrund des demografischen und sozialen Wandels sowie veränderter Nutzeransprüche stehen Kommunen vor großen Anpassungsbedarfen und städtebaulichen Transformationsprozessen. Gerade in ländlichen Gebieten machen sich demographische Alterungsprozesse besonders bemerkbar, sodass langjährig von einer Bestandsentwicklung und -sanierung auszugehen ist. Infolgedessen wird der Bedarf nach seniorengerechten Wohnungen stark ansteigen. Die Qualifizierung der Bestandsgebäude ist notwendig, um Wohnraum zukunftsfähig und nachfrage- sowie bedarfsgerecht zu gestalten, z.B. indem vorhandener Wohnraum seniorengerecht umgebaut wird. Die Anforderungen älterer Generationen an eine zeitgemäße

Wohnung schließt insbesondere die Herstellung von Barrierefreiheit ein und entwickeln sich für viele Nutzergruppen zu einem wichtigen Faktor. Um die Bestandsentwicklung voranzutreiben ist es notwendig, Eigentümer*innen gezielt anzusprechen, Hürden abzubauen und Beratungsangebote zu schaffen, Bestandsimmobilien aktiv zu bewerben sowie bedarfsgerechten Wohnraum für Ältere zu schaffen.

Generationswechsel anschieben

Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, die einen Umzug von Senior*innen aus eigentlich zu großen und ggf. nicht seniorengerechten Wohnungen fördern. Im Hinblick auf die zu erwartende Verkleinerung der Haushalte und aus Altersgründen werden auch dort künftig vermehrt kleinere Wohnungen nachgefragt. Das betrifft vor allem Bewohner*innen, die viele Jahre in der Gemeinde gelebt haben, denen das eigene Haus und Grundstück zu groß geworden ist, aber deswegen die Gemeinde nicht verlassen wollen. Erst durch das Angebot kleinerer, barrierefreier Wohnungen für Senior*innen ist ein Umzug innerhalb der Gemeinde und ein Alt-Werden in vertrauter Umgebung überhaupt möglich.

Umzugsanreize für Ältere schaffen

Anreize können z.B. Beratungsangebote bezüglich Umzugsangeboten schaffen. Freiwerdende Einfamilienhäuser wiederum können von ggf. zuziehenden Familien genutzt werden, so dass für dieses Segment ein geringerer Neubau erforderlich wird und gleichzeitig Ortmitten und z.B. Wohngebiete aus den 1960/70er Jahren belebt werden. Nicht zuletzt sollten Anreize geschaffen werden, die einen seniorengerechten Umbau bestehenden Wohnraums fördern. Der Generationswechsel sollte dafür genutzt werden, neue Eigentümer*innen bzw. Erb*innen über die Teilung von großen Grundstücken zu beraten. Hierfür ist eine gezielte Ansprache von Eigentümer*innen notwendig, indem die älteren Bewohner*innen über die Möglichkeiten für das Wohnen im Alter beraten werden und ggf. aktiv bei dem Verkauf oder Vermietung ihres Hauses unterstützt werden.

Ortsmitten gestalten

Insbesondere im ländlichen Raum fehlt es in Kommunen vielerorts an attraktiven, einladenden und barrierefreien Ortsmitten mit unterschiedlichen Funktionen. Ortsmitten besitzen das Potenzial, Begegnungsorte und Ausgangspunkte einer gelebten Gemeinschaft zu sein, die es zeitgemäß weiterzuentwickeln gilt. Die Identifikation der Menschen mit ihrem Ort und das Bewusstsein für die Qualitäten sollte gestärkt, Grundversorgung gewährleistet sowie ÖPNV-Angebote gesichert werden. Zudem haben ortsbildprägende Gebäude wie Gasthäuser, Pfarrhäuser, Rathäuser und Schulgebäude eine besondere Bedeutung für die Geschichte und dörfliche Lebenskultur im ländlichen Raum und müssen vor Leerstand und baulichem Verfall geschützt bzw. frühzeitig aktiviert werden. Umstrukturierung oder Reduzierung von Infrastruktureinrichtungen bieten eine Chance zur qualitativen Aufwertung verbleibender Standorte.

Umnutzung öffentlicher Gebäude

Untergenutzte oder leerstehende Gebäude und Gemeinschaftsräume können zusammengelegt werden, sofern eine geringe Frequentierung und Nutzung der Gebäude zu beobachten ist. So ist eine Zusammenlegung von Ortsverwaltung, Kindergarten und Gemeindesaal in einem Gebäude bspw. als multifunktionales Bürgerzentrum denkbar, welches energetisch ertüchtigt und barrierefrei umgestalten werden kann und einen Mehrwert gegenüber den bisherigen Lösungen bietet. Funktionsbündelung und intelligente Organisationslösungen mit angepassten Angeboten kann zu einer qualitativen Verbesserung führen. Die freiwerdenden

Immobilien können anschließend einer neuen ortsverträglichen Wohn- oder Gewerbenutzung zugeführt werden und eine Funktionsmischung im Ortskern unterstützen. Funktionierende Ortsmitten sind Grundvoraussetzung dafür, dass Senior*innen auch im höheren Alter noch in den ländlichen Gemeinden wohnen bleiben können.

Bürgerdialoge initiieren

Eine erfolgreiche Dorferneuerung baut auf eine aktive Mitwirkung der Menschen vor Ort, die bei der Diskussion einzelner Themen wie Innen- und Bestandsentwicklung und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums beteiligt werden sollten. Grundsätzlich gilt, die Einwohner*innen als Expert*innen vor Ort ernst zu nehmen und vorhandene Kommunikationsstrukturen vor allen unter der Einbindung von Vereinen und Eigeninitiativen zu nutzen. Hierfür müssen die Leitplanken für die Beteiligung vor Beginn des Beteiligungsverfahren geklärt und Handlungsspielräume, Zeiträume und Methodik festgelegt werden. Beteiligungsprozesse lassen Verantwortungsgemeinschaften in den Gemeinden entstehen, die zu einer Schaffung einer gemeinsamen Identität und die Entwicklung konstruktiver Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen beitragen können. Darüber hinaus tragen institutionalisierte Mitsprachemöglichkeiten wie beispielsweise Arbeitskreise und Beiräte zu einer Teilhabe an der Gemeindeentwicklung bei und schärft das Verständnis für die Chancen und Probleme der beteiligten Kommune und Akteure. Die Bildung von Kooperationsräumen und die Abstimmung auf Augenhöhe sind langfristige Mittel, um eine maßnahmenübergreifende Entwicklung von Entscheidungsstrukturen nachhaltig zu fördern und eine kooperative Planungskultur in ländlichen Gemeinden voranzutreiben.

Durchführung von Ortsentwicklungskonzepten

Die Erarbeitung von Ortsentwicklungskonzepten dient der zukunftsfähigen Gestaltung der Siedlungs- und Infrastrukturen und des demographiegerechten Dorfumbaus ländlich geprägter Orte. Der Fokus liegt dabei auf der Attraktivierung der Orte vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, der Sicherstellung der Daseinsvorsorge und der Erhaltung der Siedlungsstruktur sowie Identität der Dörfer. Zentraler Baustein ist neben der Einbindung thematisch relevanter Akteur*innen und der Bevölkerung in den Ortsentwicklungsprozess auch eine Auseinandersetzung mit dem Bestand und Innenentwicklungspotenzialen in starker konzeptioneller Anlehnung an die Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme. Im Rahmen des Prozesses werden Entwicklungsstrategien und Leitbilder unter Einbeziehung der Analyse von Stärken und Schwächen des Gebiets erarbeitet und damit Leitplanken für thematische Schwerpunkte und Projekte gelegt. Dabei wird insbesondere die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung in fachübergreifender und integrativer Weise koordiniert und ein Zukunftsplan für die Gemeinde aufgestellt.

Ortskernentwicklungskonzepte insbesondere für sehr kleine Gemeinden bieten auch die Möglichkeit, mit mehreren beieinanderliegen Gemeinden gemeinsam ein Konzept zu erarbeiten und die Entwicklung der Gemeinden zu planen, Handlungsschwerpunkte festzulegen und konkrete Maßnahmen der künftigen Dorfentwicklung auszuarbeiten.

6 Aufteilung der Gemeinden entsprechend ihrer Infrastrukturausstattung

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

GKZ	Kommune	Bevölkerungsentwicklung	Einwohnerzahl Stand 2019
01058005	Altenholz	stagnierend	9982
01058009	Aukrug	sinkend	3856
01058022	Bordesholm	stagnierend	7705
01058034	Büdelsdorf	sinkend	10431
01058040	Damp	sinkend	1487
01058037	Dänischenhagen	stagnierend	3869
01058043	Eckernförde	sinkend	21766
01058050	Felde	stagnierend	2134
01058053	Flintbek	stagnierend	7219
01058054	Fockbek	sinkend	6297
01058058	Gettorf	stagnierend	7549
01058072	Hanerau-Hademarschen	sinkend	2959
01058077	Hohenwestedt	stagnierend	5359
01058086	Jevenstedt	sinkend	3321
01058092	Kronshagen	stagnierend	11956
01058107	Molfsee	stagnierend	5029
01058117	Nortorf	sinkend	6848
01058124	Osterrönfeld	sinkend	5108
01058127	Owschlag[2]	sinkend	3666
01058135	Rendsburg	sinkend	28789
01058137	Rieseby	sinkend	2714
01058140	Schacht-Audorf	stagnierend	4806
01058172	Westerrönfeld	stagnierend	5023

Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung

GKZ	Kommune	Bevölkerungsentwicklung	Einwohnerzahl Stand 2019
01058003	Alt Duvenstedt	stagnierend	1895
01058008	Ascheffel	stagnierend	973
01058052	Fleckeby	stagnierend	2168
01058066	Groß Wittensee	stagnierend	1276
01058078	Hohn	sinkend	2419
01058121	Osdorf	stagnierend	2519

[2] Haushaltsentwicklung wird vom Amt als steigend eingeschätzt

01058150	Schwedeneck	sinkend	2825
01058169	Wasbek	stagnierend	2303

Kommunen mit geringer Infrastrukturausstattung

GKZ	Kommune	Bevölkerungsent-wicklung	Einwohnerzahl Stand 2019
01058001	Achterwehr	sinkend	1043
01058012	Barkelsby	stagnierend	1538
01058024	Borgstedt[3]	steigend	1.725
01058026	Bovenau	sinkend	1094
01058028	Bredenbek	stagnierend	1522
01058029	Breiholz	sinkend	1402
01058032	Brodersby	sinkend	653
01058036	Christiansholm	sinkend	230
01058038	Dätgen	stagnierend	571
01058047	Elsdorf-Westermühlen	sinkend	1594
01058049	Emkendorf	stagnierend	1342
01058056	Friedrichsholm	sinkend	423
01058059	Gnutz	stagnierend	1174
01058061	Gokels	stagnierend	541
01058065	Groß Vollstedt	steigend	984
01058067	Güby	sinkend	726
01058068	Haale	stagnierend	511
01058070	Hamdorf	sinkend	1289
01058071	Hamweddel	sinkend	445
01058080	Holtsee	sinkend	1292
01058087	Karby	sinkend	556
01058091	Krogaspe	sinkend	436
01058094	Langwedel	sinkend	1564
01058096	Lindau	sinkend	1370
01058099	Loose	stagnierend	823
01058101	Luhnstedt	sinkend	401
01058100	Lütjenwestedt	sinkend	544
01058105	Mielkendorf	stagnierend	1368
01058112	Neuwittenbek	sinkend	1117
01058118	Nübbel	sinkend	1594
01058123	Osterby[4]	stagnierend	1016
01058126	Ottendorf	steigend	950
01058128	Padenstedt	stagnierend	1699
01058130	Quarnbek	stagnierend	1758

[3] Andere Einschätzung Infrastrukturausstattung

[4] Haushaltsentwicklung wird vom Amt als „steigend“ eingeschätzt

01058139	Rumohr	stagnierend	843
01058142	Schinkel	stagnierend	1012
01058148	Schülp b. Rendsburg	sinkend	1086
01058152	Sehestedt	stagnierend	831
01058157	Strande	sinkend	1488
01058163	Timmaspe	stagnierend	1081
01058164	Todenbüttel	sinkend	1020
01058166	Waabs	sinkend	1452
01058168	Warder	stagnierend	686
01058170	Wattenbek	stagnierend	2940
01058171	Westensee	stagnierend	1571

Kommunen mit keiner Infrastrukturausstattung

GKZ	Kommune	Bevölkerungsent-wicklung	Einwohnerzahl Stand 2019
	Ahlefeld-Bistensee	stagnierend	484
01058004	Altenhof	sinkend	309
01058007	Arpsdorf	sinkend	281
01058010	Bargstall	sinkend	151
01058011	Bargstedt	sinkend	717
01058013	Beldorf	sinkend	278
01058014	Bendorf	sinkend	423
01058015	Beringstedt	stagnierend	745
01058016	Bissee	sinkend	161
01058018	Blumenthal	sinkend	702
01058019	Böhnhusen	stagnierend	301
01058021	Bokel	sinkend	588
01058023	Borgdorf-Seedorf	stagnierend	476
01058025	Bornholt	sinkend	166
01058027	Brammer	sinkend	346
01058030	Brekendorf	stagnierend	1008
01058031	Brinjahe	sinkend	110
01058033	Brügge	stagnierend	1048
01058035	Bünsdorf	sinkend	614
01058039	Damendorf[5]	stagnierend	415
01058042	Dörphof	sinkend	746
01058044	Ehndorf	stagnierend	608
01058045	Eisendorf	stagnierend	288
01058046	Ellerdorf	stagnierend	492
01058048	Embühren	stagnierend	195
01058051	Felm	stagnierend	1189

[5] Haushaltsentwicklung wird vom Amt als „sinkend“ eingeschätzt

01058055	Friedrichsgraben	sinkend	47
01058057	Gammelby	stagnierend	531
01058102	Goosefeld	sinkend	726
01058062	Grauel	sinkend	258
01058063	Grevenkrug	stagnierend	214
01058064	Groß Buchwald	sinkend	345
01058069	Haby	sinkend	562
01058073	Haßmoor	sinkend	260
01058074	Heinkenborstel	sinkend	133
01058076	Hoffeld	stagnierend	160
01058081	Holzbunge[6]	stagnierend	347
01058082	Holzdorf	sinkend	830
01058075	Hörsten	sinkend	52
01058084	Hummelfeld	stagnierend	274
01058083	Hütten	stagnierend	211
01058086	Jahrsdorf	sinkend	221
01058088	Klein Wittensee[7]	sinkend	210
01058089	Königshügel	stagnierend	172
01058090	Kosel	sinkend	1389
01058093	Krummwisch	stagnierend	685
01058097	Lohe-Föhrden	sinkend	476
01058098	Loop	sinkend	197
01058103	Meezen	sinkend	380
01058104	Melsdorf	stagnierend	1852
01058106	Mörel	stagnierend	234
01058108	Mühbrook	sinkend	566
01058109	Negenharrie	steigend	357
01058111	Neu Duvenstedt	sinkend	131
01058110	Neudorf-Bornstein	stagnierend	1076
01058113	Nienborstel	sinkend	601
01058115	Nindorf	stagnierend	606
01058116	Noer	stagnierend	866
01058119	Oldenbüttel	stagnierend	245
01058120	Oldenhütten	sinkend	155
01058122	Ostenfeld (Rendsburg)	stagnierend	583
01058125	Osterstedt	stagnierend	670
01058129	Prinzenmoor	stagnierend	164
01058131	Rade b. Hohenwestedt	sinkend	93
01058132	Rade b. Rendsburg	stagnierend	194
01058133	Reesdorf	stagnierend	163

[6] Haushaltsentwicklung wird vom Amt als „steigend“ eingeschätzt

[7] Haushaltsentwicklung wird vom Amt als „steigend“ eingeschätzt

01058134	Remmels	sinkend	431
01058136	Rickert	stagnierend	1024
01058138	Rodenbek	sinkend	458
01058141	Schierensee	stagnierend	369
01058143	Schmalstede	stagnierend	306
01058144	Schönbek	sinkend	203
01058145	Schönhorst	sinkend	300
01058146	Schülldorf	sinkend	749
01058147	Schülp b. Nortorf	sinkend	765
01058151	Seefeld	sinkend	346
01058154	Sophienhamm	sinkend	290
01058153	Sören	stagnierend	194
01058155	Stafstedt	sinkend	355
01058156	Steenfeld	sinkend	330
01058158	Tackesdorf	stagnierend	73
01058159	Tappendorf	sinkend	330
01058160	Techelsdorf	stagnierend	148
01058161	Thaden	sinkend	241
01058162	Thumby	sinkend	386
01058165	Tüttendorf	stagnierend	1247
01058167	Wapelfeld	stagnierend	318
01058173	Windeby	stagnierend	1013
01058174	Winnemark	sinkend	527

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Fraktionsantrag - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/014** 25.08.2021 Röhrig, Tom

Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD, SSW und Bündnis 90/Die Grünen auf Erstellung einer Vorstudie für einen Radschnellweg Husum - Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt.

2. Sachverhalt:
Der Sachverhalt ergibt sich aus dem als Anlage beigefügten Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und SSW vom 25.08.2021.

Anlage/n:
Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und SSW vom 25.08.2021
Beschluss des Kreises Nordfriesland zum gleichen Thema

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

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

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

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

An
- die Vorsitzende des Regionalentwicklungsausschusses des Kreises Rendsburg-Eckernförde Anke Göttsch (an-goettsch@gmx.de)
- Kreisverwaltung (regionalentwicklung@kreis-rd.de)

25.08.2021

Antrag auf Erstellung einer Vorstudie für einen Radschnellweg Husum - Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse für den Regionalentwicklungsausschuss am 09.09.2021

Sehr geehrte Frau Göttsch,

die Fraktionen beantragen die Erstellung einer Vorstudie für einen Radschnellweg Husum - Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse.
Der Kreis Nordfriesland hat am 30. April 2021 für seinen Bereich der Bahntrasse einen Beschluss zur Erstellung der Vorstudie gefasst, hier entstehen Kosten bis zu 7500,- €.
Der Kreis Schleswig-Flensburg befasst sich ebenfalls inhaltlich mit dem Thema; damit eine Untersuchung für die gesamte Strecke durchgeführt werden kann, ist die Beteilung des Kreises Rendsburg-Eckernförde notwendig.
Für den Bereich von Christiansholm bis Rendsburg entstehen voraussichtlich Kosten in Höhe von 5000,- €.

Die Fraktionen beantragen daher die Erstellung der Vorstudie analog zum Kreis Nordfriesland.
Die Kosten sind aus dem Ausschussbudget zu entnehmen.

Für die Antragsteller:

Eike Fandrey
CDU-Fraktion

Martin Tretbar-Endres
SPD-Fraktion

Kirsten Züsldorff
Fraktion Bündnis 90/Grüne

Dr. Michael Schunck
SSW-Fraktion

V O R L A G E Vorlagen-Nr.: 13/2021

Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen zur Umsetzung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Husum-Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse

Federführender Fachbereich:	X öffentlich	Aktenzeichen:	4.80.4.-30.425
Fachdienst Kreisentwicklung	nicht öffentlich	Sachbearbeiter/in:	Momme Zuppelli
		Datum:	28.01.2021
mitwirkende Fachbereiche:			

	BERATUNGSFOLGE	DATUM	ERGEBNIS
	Wirtschaftsausschuss	16.03.2021	
	Finanz- und Bauausschuss	25.03.2021	
	Kreistag des Kreises Nordfriesland	30.04.2021	

Finanzielle/steuerrechtliche Auswirkungen	Genderaspekt betroffen	Stellenplanmäßige Auswirkungen
Ja	Nein	Nein

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt zur Umsetzung des Kreistagsbeschlusses zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Husum-Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse zunächst die Durchführung einer Vorstudie mit den in der Begründung genannten Inhalten.
Darin zu prüfen ist auch, ob die Realisierung eines Radschnellweges mit seinen Standards, oder auch andere Zielgruppen und damit andere Ausbaustandards auf einzelnen Abschnitten sinnvoll sind.

Hierzu stellt der Kreistag bis zu 7.500 Euro zur Finanzierung bereit.

Die Ergebnisse dieser Vorstudie sind dem Wirtschaftsausschuss vorzustellen, und dort eine Empfehlung für die weitere Umsetzung für den Kreistag zu erarbeiten.

Begründung:

Im Rahmen der Kreistagssitzung am 07.11.2020 beschloss der Kreistag die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Husum-Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse:

Der Kreis Nordfriesland sorgt für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für das Kreisgebiet, um Umwandlungsmöglichkeiten der ehemaligen Bahntrasse Husum – Rendsburg zu einem attraktiven Fahrrad(schnell)weg zu eruieren (inkl. Kostenplanung unter Berücksichtigung von Eigentumsverhältnissen und einer eventuellen Altlastsanierung).
Die Verwaltung wird beauftragt, für das Vorhaben mögliche weitere Mittel einzuwerben (Aktivregion, Landesmittel, usw.) und schon jetzt Finanzierungsmöglichkeiten inklusive möglicher Fristsetzungen für eine Realisierung des Projektes zu eruieren.
Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, Kontakt zu den Kreisverwaltungen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde aufzunehmen, sodass ein einheitliches Vorgehen abgestimmt werden kann. Die Abstimmung soll insbesondere einer harmonisierten Machbarkeitsstudie sowie der Einwerbung von Fördermitteln dienen.

Die Verwaltung hat entsprechend Kontakt mit den Kreisen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde aufgenommen, ob es ähnliche Planungen in deren Kreisgebiet gibt.

- Im Kreis Schleswig-Flensburg gibt es ähnliche Bestrebungen. Das Thema wurde im entsprechenden Fachausschuss behandelt, eine Befassung des Kreistages steht noch aus.

- Der Kreis Rendsburg-Eckernförde verwies auf das Regionalmanagement Kiel Region, in dem das Thema Radverkehr gebündelt wird. Dort wurde ein übergeordnetes Radwegenetz entwickelt aus Premiumrouten (vergleichbar Radschnellwegen) und Radhauptrouten für den Alltagsverkehr sowie Nebenrouten und Zubringern.
- Der Abschnitt Hohn-Fockbek-Rendsburg ist demnach nicht als Premiumroute vorgesehen, da die hierfür erforderlichen Nutzerzahlen nicht ausreichen, um den Ausbaustandard zu rechtfertigen.

Auf Grundlage der Abstimmungen mit den Kreisen, RAD.SH sowie fachlicher Einschätzung der Verwaltung ergeben sich folgende Fragen und Empfehlungen der Verwaltung, die schließlich in der Beschlussempfehlung zusammengefasst sind:

<u>Was ist ein Radschnellweg?</u>

Radschnellwege richten sich vor allem an AlltagsradlerInnen. Diese Wege sollen das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiv machen, indem sie kürzere Fahrzeiten durch möglichst unterbrechungsfreies Fahren ermöglichen. Dies bedeutet ein zügigeres Vorankommen und eine höhere Reichweite – sei es direkt zum Arbeitsplatz oder zu einer Bus- oder Bahnstation.

Es gibt keine Definition von Radschnellwegen. Ausgangsbasis bilden in der Literatur i.d.R. die Vorgaben aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (FGSV, ERA, 2010)

Demnach lässt sich ein Radschnellweg folgendermaßen zusammenfassen:

- Radschnellwege sind über eine Länge von 10 km für mehr als 2.000 NutzerInnen pro Tag ausgelegt.
- Um eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen, sollen solche Verbindungen direkt und steigungsarm geführt werden. Zahl und Dauer von Halten soll so gering wie möglich gehalten werden.
- Darüber hinaus sollen sie eine hohe Oberflächenqualität aufweisen. Die Breiten sollen das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen. Dies bedeutet unter anderem, dass Radschnellverbindungen im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 4 m und im Einrichtungsverkehr mit einer Breite von 3 m ausgeführt werden.
- Radschnellverbindungen können ebenso wie die übrigen Radverbindungen selbstständig, straßenbegleitend oder auf Nebenstraßen geführt werden.
- Für zu Fuß Gehende wird in der Regel ein eigener Gehweg vorgesehen.

Die Ausführungen zeigen, dass eine Diskussion und Abstimmung über den Titel „Radschnellweg“ - und damit der politischen Zielsetzung zu führen ist. Sollte wirklich die Realisierung eines Radschnellweges gemeint sein, wird die Potenzialabschätzung kaum entsprechende Werte von 2.000 Radfahrern/Tag ermitteln.
Radschnellwege finden sich i.d.R. in Ballungsräumen wie Hamburg oder Ruhrgebiet, aber auch in Kiel wird ein entsprechendes Netz realisiert.

Auf die Voraussetzungen und Potenziale dieser Verbindung bezogen, wird empfohlen, sich von dem Titel zu lösen und zunächst die Potenziale auf Teilstücken zu erheben.
Das Teilstück Rantrum-Husum könnte ggf. eine attraktive Verbindung für den schnellen Alltagsradler sein und besitzt ein höheres Potenzial, mehr Menschen auf das Rad zu bekommen und damit den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.
Das Mittelstück Rantrum-Schwabstedt(-Hohn) besitzt nach erster Einschätzung eher touristische Potenziale.
Damit sollten auch Ausbaustandards teilstreckenbezogen betrachtet werden.

Machbarkeitsstudie oder zunächst Vorstudie?

Aufbauend auf den Erfahrungen der Kiel-Region wird die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu diesem Zeitpunkt als verfrüht gesehen. Empfohlen wird, zunächst eine Vorstudie für das Kreisgebiet umzusetzen mit folgenden Inhalten und Zielsetzung:
„Vorstudie zur Umsetzung eines höherwertigen Radweges auf der ehem. Bahntrasse Husum - Rendsburg unter besonderer Berücksichtigung des Alltagsverkehres und tour. Inwertsetzung“

Aufbau:
1. Planungsgrundlagen: Bevölkerung, Einzugsbereich, Potenzialerhebung
2. darauf aufbauend grobe Korridorvorschläge
3. Befahrung der Korridore mit Fachbüro und örtlicher Ebene
   frühzeitige Einbindung der Gemeinden) inkl. Betrachtung des vorh. parallelen Wegenetzes
4. grobe Kostenschätzung anhand der Befahrung

Ergebnis:
- Empfehlung einer Routenführung
  mit Abschnittsbildung nach Schwerpunkten
  - schneller Alltagsverkehr
  - touristische Abschnitte / Naherholung
- grobe Kostenschätzung
- Potenzialerhebung Verlagerung vom MIV auf das Rad
  (wichtig für spätere Fördermittelbeantragung)

Ermittlung der Eigentümer der ehemaligen Bahnstrecke

Die Eigentumsverhältnisse wurden für den Abschnitt im Kreisgebiet Nordfriesland ermittelt. Demnach ist ein Großteil in Privatbesitz, aber auch tw. in Gemeindebesitz.

Fördermöglichkeiten

Auftrag war es auch, mögliche Fördermittel für eine Machbarkeitsstudie zu ermitteln:
- Der Bau von Radschnellwegen ist zwar durch ein eigenes Bundesprogramm förderfähig, auch deren Planungskosten, Machbarkeitsstudien sind jedoch ausgeschlossen.
- Andere Radwegeförderprogramme des Bundes schließen Radschnellwege explizit aus, da ein entsprechendes Programm (s.o.) dies konkret adressiert.
- Eine eigene Landesförderung hierzu gibt es nicht.

Möglich wäre eine Förderung über die AktivRegionen über den Förderschwerpunkt Klimawandel&Energie (CO2-Einsparung).
- Rahmenbedingungen: 60 % Förderung der Nettokosten (MwSt. nicht förderfähig)
- Bis zu 80 % Förderung, wenn als aktivregionsübergreifendes Projekt
- Im Verlauf der ehemaligen Bahntrasse werden 4 AktivRegionen durchkreuzt.
- Anträge müssten in allen AktivRegionen gestellt werden, wobei eine AktivRegion federführend zur Abwicklung wäre.
- Hierzu gibt es entsprechende Antragsfristen in den vier AktivRegionen. Die nächste endet im Februar. Zeitlich realistisch wäre damit eine Beantragung erst vor dem Sommer mit entsprechender Bewilligung im Spätsommer.

Sofern die Politik dem Vorschlag folgt, zunächst eine Vorstudie umzusetzen, empfiehlt die Verwaltung, dies ohne die Einwerbung von Fördermitteln zu tun, da Aufwand-Nutzen-Verhältnis hier zu schlecht ist und eine zügigere Beauftragung erfolgen könnte.

In weiteren Gesprächen ist noch zu prüfen, ob auch die anderen Kreise zunächst eine Vorstudie umsetzen und ob diese gemeinsam durchgeführt wird.

Die für die Durchführung einer Vorstudie bzw. Machbarkeitsstudie
nötigen Mittel sind im Haushalt 2021 nicht eingeplant.
Im Rahmen der Gremienberatung ist daher noch ein Deckungsvorschlag zu erarbeiten.

Florian Lorenzen
Landrat

Beschluss
aus der Niederschrift
über die Sitzung des Kreistages des Kreises Nordfriesland
vom 30. Apr. 2021

TOP 19 13/2021

Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen zur Umsetzung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Husum-Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse

Der Kreistag beschließt einstimmig:

Der Kreistag beschließt zur Umsetzung des Kreistagsbeschlusses zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Husum-Rendsburg auf der ehemaligen Bahntrasse zunächst die Durchführung einer Vorstudie mit den in der Begründung genannten Inhalten.
Darin zu prüfen ist auch, ob die Realisierung eines Radschnellweges mit seinen Standards, oder auch andere Zielgruppen und damit andere Ausbaustandards auf einzelnen Abschnitten sinnvoll sind.

Hierzu stellt der Kreistag bis zu 7.500 Euro zur Finanzierung bereit.

Die Ergebnisse dieser Vorstudie sind dem Wirtschaftsausschuss vorzustellen, und dort eine Empfehlung für die weitere Umsetzung für den Kreistag zu erarbeiten.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussvorlage öffentlich - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/009** 23.08.2021 Hetzel, Sebastian Röhrig, Tom

Wirtschaftsförderung: Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

Beschlussvorschlag:
Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt nach Beratung.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt.

2. Sachverhalt:
Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG (WFG) beantragt 15.000 € Kreismittel aus dem Budget des Regionalentwicklungsausschusses, um diese im Projekt „Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde“ zum Einwerben von EU-Fördermitteln einzusetzen.

Relevanz für den Klimaschutz:
Keine.

Finanzielle Auswirkungen:
Im Falle eines Beschlusses : einmalig 15.000 Euro. Die Mittel sind im Teilhaushalt 5111-1-000 enthalten.

Anlage/n:
Projektantrag der Wirtschaftsförderungsgesellschaft

Wirtschaftsförderung
Kreis Rendsburg-Eckernförde

WFG des Kreises RD-ECK mbH & Co. KG • Berliner Str. 2 • 24768 Rendsburg

An den Regionalentwicklungsausschuss

Wirtschaftsförderungsgesellschaft des
Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG
Berliner Straße 2 • 24768 Rendsburg

Telefon: 04331 1311-15
Telefax: 04331 1311-25

E-Mail: info@wfg-rd.de
Internet: www.wfg-rd.de

Ansprechpartner: Joschka Weidemann
Mobil: 0171 8413 278
E-Mail: j.weidemann@wfg-rd.de

Datum
23.08.2021

Projekt: Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Antrag für den Regionalentwicklungsausschuss
Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG (WFG) beantragt 15.000 € Kreismittel aus dem Regionalentwicklungsausschuss-Fonds, um diese im Projekt „Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde“ zum Einwerben von EU-Fördermitteln einzusetzen.

Ausgangslage
Im Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde liegen rund 1.700 Kilometer beschilderte Radwege mit derzeit insgesamt 2.285 Wegweiser-Standorten. Auf Vorschlag der Kreisverwaltung übernahm die WFG ab 2012 die Radwegwartung und hat dafür einen jährlichen Betrag von 15.350 € eingestellt. Die drei lokalen Tourismusorganisationen (LTO) beteiligen sich daran anteilig, da auch sie von der Durchführung der Wartung profitieren. Die Wartung der Standorte wird, wie anfangs von den Experten empfohlen, jährlich wechselnd im nördlichen bzw. südlichen Kreisgebiet (NOK als Grenze) durchgeführt.

Problemstellung
Der Bedarf für den Ersatz vorhandener Wegweiser im Kreis stieg in den letzten Jahren deutlich und ist nach wie vor hoch. Der Grund dafür liegt darin, dass die meisten Wegweiser-Standorte im Kreisgebiet vor mehr als 15 Jahren installiert wurden und jetzt vielerorts verblichen sind. So kommt es, dass zeitgleich eine hohe Anzahl an Wegweisern ersetzt werden muss. Eine erste Schätzung hat ergeben, dass allein für die Modernisierung dieser Wegweiser 60.000 € veranschlagt werden müssen.

Lösungsmöglichkeit
Zusammen mit den drei LTOs wurde ein Konzept entwickelt, wie man die Modernisierung der Radwegeweisung mit einem Förderprojekt

Persönlich haftende Gesellschafterin:
WFG Verwaltungsgesellschaft mbH, Rendsburg (Amtsgericht Kiel, HRB 16900 KI)

Aufsichtsratsvorsitzender: Thomas Kahle • Geschäftsführer: Kai Lass
Amtsgericht Kiel, HRA 9094 KI • Finanzamt Rendsburg • Steuernummer: 28 284 64203

VR Bank Schleswig-Mittelholstein eG
IBAN: DE67 2169 0020 0005 3904 86
SWIFT-BIC: GENODEF1SLW

kombinieren könnte. Somit würde neben der Qualitätssicherung das Thema touristischer Radverkehr/Ausflugsradverkehr im Kreis gefördert und die Lebensqualität weiter erhöht.

Projektinhalt und Ziele

Das Projekt sieht vor, fünf neue E-Bike-Touren (auf Grundlage der 15 bestehenden Themenrouten) zu gestalten, sodass in jeder AktivRegion (LAG) des Kreises eine neue Tour geschaffen wird. Die Routen sollen eine Länge von 40-70 km haben und mit einem E-Bike-Touren-Label, über Einschubschilder an bestehenden Wegweisern, gekennzeichnet werden. In diesem Zusammenhang werden die bestehenden Routenbeschilderungen und Wegweiser geprüft und fehlende Teile modernisiert. Jede der fünf E-Bike-Touren wird mit einem neuen Rastplatz versehen, welche die Routen funktional aufwerten und als Landmarke wahrgenommen werden. Die Rastplätze werden auf Gemeindegrund errichtet. Die Installationskosten sind über Projektmittel gedeckt. Die nachfolgende Pflege der Rastplätze wird von den teilnehmenden Gemeinden für die Zweckbindungsfrist von 5 Jahren übernommen (vertraglich festgelegt). Im Zuge des Projekts präsentieren die teilnehmenden LTOs die Radrouten des Kreises auf ihren Webseiten. Dabei werden die Routen auch in Tourenplanungs-Tools wie Outdooractive, Komoot oder anderen eingespielt und somit besser vermarktet.

Der Ansatz des Projektes ist, die neuen E-Bike-Touren auf dem vorhandenen beschilderten Netz zu entwickeln und Abweichungen nur aus besonderen Gründen vorzunehmen. Dadurch kommt es zu einer Aufwertung bzw. Optimierung vorhandener Netzstrukturen und somit zu einer Qualitätsverbesserung. Die Wegequalität ist das entscheidende Kriterium, wenn es um die Wahl der neuen Streckenführung geht. Die E-Bike-Routen sollen auf asphaltierten Wegen verlaufen und ausreichend breit sein, um den erhöhten Sicherheitsbedarf für die schnelleren E-Bikes zu erfüllen.

Die Maßnahmen entsprechen einer „Qualitätsoffensive“, welche sowohl den Empfehlungen des ADFC für Radreiseregionen folgt und auf die Ziele der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ einzahlt. Laut dieser Strategie bildet der Radtourismus eine wichtige Säule im Tourismus in Schleswig-Holstein und trägt zur Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor bei. Der Ausbau und die Optimierung der touristischen Wegweisung werden darin als bedeutende Faktoren

benannt. Ein gutes (touristisches) Radroutennetz kommt darüber hinaus auch der Wohnbevölkerung vor Ort zu Gute.
Die Fokussierung auf E-Bike-Touren hat den Hintergrund, dass Elektrofahrräder durch die weiterentwickelte Technik und die fallenden Preise immer beliebter werden. Dabei erlauben E-Bikes es auch im höheren Alter noch auf zwei Rädern mobil zu sein, da die Trittunterstützung den Fahrkomfort nachhaltig verbessert. Dementsprechend nutzen überraschend viele Senioren E-Bikes und halten somit die eigene Sportlichkeit und Beweglichkeit in Schwung. Nach Annahmen der Touristiker wird der Anteil der älteren Reisenden in den kommenden Jahren stetig ansteigen. Dabei geben die über 50-Jährigen überproportional viel Geld für Reisen und Gesundheit aus. Der Anteil der „Silver & Best Ager“ im Aktivtourismus ist hoch und wird somit dazu beitragen, dass auch das Fahrradfahren im Urlaub immer größere Bedeutung gewinnt. Diesen Trend gilt es zu nutzen.

Fördermöglichkeit
Nach Rücksprache mit den Regionalmanagern der fünf AktivRegionen (LAGn) im Kreis, ist ein Kooperationsprojekt mit allen LAGn möglich.

Projektträgerschaft
Die Projektträgerschaft übernimmt die WFG, in enger Abstimmung mit den drei LTOs.

Projektkosten und Finanzierung
Die Projektgesamtkosten belaufen sich auf 141.431,51 € (netto). Über die LAGn können EU-Fördermittel aus dem ELER (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung ländlicher Räume) in Höhe von 90.516,17 € eingeworben werden. Hierfür ist jedoch eine öffentliche Kofinanzierung in Höhe von 22.629,04 € nötig. Wenn für diese Kofinanzierung 15.000,00 € aus dem Regionalentwicklungs-ausschuss-Fonds eingesetzt werden können, ließe sich der übrige Teil laut Aussage des LLUR (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) über Landesmittel decken. Die WFG trägt einen Eigenanteil von 28.286,30 € (die WFG ist vorsteuerabzugsberechtigt).

Kostenplan

Konzeption und Umsetzung von fünf E-Bike-Touren	87.650,00 €
Ausstattung und Montage von fünf Rastplätze	53.781,51 €
Nettogesamtkosten	141.431,51 €
Bruttogesamtkosten (inkl. Mwst.)	168.303,50 €

Anmerkung: Die WFG ist vorsteuerabzugsberechtigt.

Finanzierungsplan

Eigenanteil Projektträgerin	28.286,30 €
ELER-Mittel über beteiligte AktivRegionen	90.516,17 €
Kreismittel (Regionalentwicklungsausschuss-Fonds)	15.000,00 €
Landesmittel	7.629,04 €

Zeitplanung

Der Projektantrag bei den LAGn soll bis spätestens Ende September 2021 eingereicht werden, da die noch verfügbaren Budgetmittel begrenzt sind und schnellstmöglich gebunden werden sollen. Nach den Vorstandsbeschlüssen durch die LAGn wird eine weitere Prüfung des Projekts durch das LLUR vorgenommen, bevor der Zuwendungsbescheid erstellt wird. Dieses Prüfverfahren kann einige Wochen bis Monate dauern. Im März 2022 soll mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen werden und diese bis November 2022 abgeschlossen sein.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Joschka Weidemann

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussvorlage öffentlich - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/012** 24.08.2021 Dr. Kruse, Martin Nevermann, Malte

Landesweiter Nahverkehrsplan 2022-2027

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, die beigefügte Stellungnahme zum Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplanes 2022-2027 abzugeben.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Die Landesregierung hat den Entwurf des neuen landesweiten Nahverkehrsplans 2022 – 2027 (LNVP) vorgelegt.

Das Beteiligungsverfahren wurde vom Land am 01.07.2021 eröffnet.

Der LNVP ist auch unter folgender Adresse abrufbar:

https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/lnvp/

Der Entwurf der verwaltungsseitigen Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:
Stellungnahme
LNVP Entwurf

NAH.SH

ENTWURF
Landesweiter Nahverkehrsplan 2022 bis 2027

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Stand: 18. Juni 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung ... 4

1.1 Vorwort ... 4

1.2 Methodisches Vorgehen ... 7

2 Verkehrspolitische Ziele ... 9

2.1 Ziel 1: 20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019 ... 9

2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste ... 10

2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei ... 10

2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit ... 10

2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV ... 11

2.6 Ziel 6: Corona-Auswirkungen überwinden ... 11

3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie ... 12

4 Maßnahmen des LNVP mit den Zeithorizonten 2027 und 2030 und deren Umsetzungsperspektiven ... 16

4.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität ... 17

4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen ... 18

4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 ... 18

4.2.2 Maßnahmen ab 2027 ... 19

4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030 ... 20

4.4 Finanzierung der priorisierten Projekte ... 21

5 Schneller und zuverlässiger am Ziel – 100 % nachhaltig und digital: Unsere Maßnahmen und Projekte bis 2030 ... 23

5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität - die Grundlage ... 23

5.1.1 Infrastruktur und Stationen ... 23

5.1.2 Fahrzeuge ... 27

5.1.3 Fahrbetrieb ... 30

5.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen ... 31

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 ... 31

5.2.2 Maßnahmen ab 2027 ... 45

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030 ... 72

5.3.1 SPNV-Stationen ... 72
5.3.2 Barrierefreiheit ... 78
5.3.3 Busverkehr ... 86
5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus ... 89
5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation ... 92
5.3.6 Antriebswende ... 102
6 Finanzierung ... 107
6.1 Einnahmen ... 107
6.1.1 Öffentliche Co-Finanzierung ... 107
6.1.2 Nutzer- und Nutznießer Finanzierung ... 110
6.2 Ausgaben ... 112
6.3 Verträge und Vergabe SPNV ... 113
6.3.1 Übersicht ... 113
6.3.2 Verträge ... 114
6.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan ... 115
6.4 Schlusswort ... 118
7 Bilanz des vergangenen LNVP ... 119
7.1 Qualitätsprobleme im SPNV in Schleswig-Holstein ... 119
7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP ... 122
8 Anhang ... 128
8.1 Abbildungsverzeichnis ... 128
8.2 Tabellenverzeichnis ... 129
8.3 Abkürzungsverzeichnis ... 130
8.4 Impressum ... 131

1 Einführung

1.1 Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der neue landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) ist das ambitionierte Konzept der Landesregierung für besseren Nahverkehr – mit dem Schwerpunkt Bahn – und für mehr und zufriedenere Fahrgäste. Dafür haben wir sechs ehrgeizige, aber bei engagiertem Einsatz aller Beteiligten erreichbare Ziele definiert.

Die Corona-Pandemie hat den Nahverkehr in Schleswig-Holstein erheblich beeinträchtigt. Das Zugangebot wurde zwar fast vollständig weitergefahren, aber die Fahrgäste fehlten. Die Kundinnen und Kunden kommen nur langsam wieder zurück. Zu klären sind die mindestens mittelfristige Finanzierung der Fahrgeldverluste, besondere Hygienemaßnahmen im Nahverkehr und die Möglichkeiten, Fahrgäste wieder- und neu dazuzugewinnen. Das Mobilitätsverhalten der Menschen wird sich verändern und hat damit Einfluss auf diesen LNVP.

NAH.SH hat mit dem Projekt „Phönix“ die Akteure des Nahverkehrs im echten Norden zusammengebracht, um Ideen und Maßnahmen für einen besseren Nahverkehr nach der Pandemie zu entwickeln. Erste Projekte aus „Phönix“ finden sich bereits in diesem LNVP. Es ist klar, dass dieser Weg erst begonnen wurde.

Nahverkehr bleibt auch künftig das zentrale Mobilitätsangebot, um die Folgen des Klimawandels zu begrenzen. Eine Mobilitätswende bleibt nötig – Bahn und Bus sind hier für das Land weiterhin wesentliche Teile der Lösung. Ohne deutlich verbesserten Nahverkehr werden die Klimaziele nicht zu erreichen sein – an dieser Stelle begegnen sich „Phönix“ und der LNVP.

Eines der Ziele dieses LNVP ist eine gute Qualität des Nahverkehrs. Das ist ein selbstverständliches Ziel und bestimmt schon immer die Nahverkehrspolitik und das Tagesgeschäft des Landes, der NAH.SH, der Kreise und kreisfreien Städte und der Verkehrsunternehmen. Allerdings ist es den Bahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern in den vergangenen Jahren allzu häufig nicht gelungen, die vereinbarte Qualität zu liefern. Züge waren zu oft unpünktlich oder fielen aus, Fahrzeuge kamen zu spät oder hatten Störungen, Bahnübergänge, Weichen und Oberleitungen waren defekt, Personal fehlte, die Fahrgastinformation stimmte nicht. Es fehlten und fehlen Ausweichstellen, Reserven und oft die klare Verantwortung vor Ort.

Ohne eine gute Qualität wird es nicht gelingen, Menschen vom Nahverkehr zu überzeugen und ihr Verkehrsverhalten klimafreundlich zu verändern. Deshalb liegt ein Schwerpunkt dieses LNVP darauf, die tägliche Qualität des Nahverkehrs zu verbessern. Nur dann werden die vielen anderen Maßnahmen dieses LNVP erfolgreich sein können und die vorgeschlagenen Angebotserweiterungen am Markt funktionieren können.

Das Land ist laut dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein für den Schienenpersonennahverkehr (ÖPNVG) verantwortlich, die Kreise und kreisfreien Städte für den Busverkehr. Der Schwerpunkt dieses LNVP liegt deshalb auf der Schiene. Aber natürlich steht die Schiene im Verkehrsverbund nicht allein. Bei einigen Themen wie Tarif, Vertrieb oder Fahrgastinformation sind zwangsläufig immer auch Bahn und Bus betroffen.

Das Land ist Partner in den zwei Verbünden NAH.SH und HVV und sich bewusst, dass für Projekte in diesem Bereich des Nahverkehrs die Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger nötig ist – noch mehr als bei reinen Bahnprojekten. Das gilt natürlich in besonderem Maße für Ideen wie ein Landesbusnetz oder ein Qualitätsmanagement für alle Verkehrsträger, aber auch für neue Formen der Mobilität wie shared services. Wir haben uns dennoch getraut, auch für diese Themenbereiche Vorschläge zu entwickeln – als Impuls für einen noch zu entwickelnden NAH.SH-Verbundplan.

Die Rahmenbedingungen für besseren Nahverkehr und für echte Veränderungen des Verkehrsverhaltens sind herausfordernd. Vor allem der Klimawandel treibt das Thema an. Und mit der Neuregelung der Regionalisierungs- und weiterer Finanzmittel ist die finanzielle Basis mittelfristig fixiert. Gleichzeitig bleiben die Mittel begrenzt und werden im bisher zu erwartenden Umfang erkennbar nicht ausreichen, um alle sinnvollen und nötigen Projekte umzusetzen. Zugleich sind die Möglichkeiten für einen relevanten Schub in der Verlagerung von Autoverkehr hin zu Bahn und Bus ohne Eingriffe in Bereiche außerhalb des Nahverkehrs, wie z. B. die Parkraumbewirtschaftung, begrenzt.

Zwei Entwicklungen werden den Nahverkehr in der Zukunft in besonderem Maße beeinflussen. Zum einen bieten die Möglichkeiten der Digitalisierung Chancen vor allem bei Vertrieb, Fahrgastinformation und Infrastrukturnutzung. Gleichzeitig dürften die Erwartungen weiter steigen, dass der Nahverkehr hier schneller zu sinnvollen Lösungen kommt. Zum anderen bringt die Vielzahl neuer Mobilitätsangebote weiterhin eine große Dynamik in den Mobilitätsmarkt, für die der Nahverkehr Ideen und Antworten braucht. Beide Entwicklungen berühren viele Punkte im neuen LNVP – und passen mit ihrer Dynamik zugleich nur bedingt in die Logik eines mittel- bis langfristig fixierten Plans, was in der Umsetzung des LNVP eine erhöhte Flexibilität erfordern wird.

Die Ideen und Vorschläge des neuen LNVP werden helfen, den Nahverkehr nachhaltig und marktgerecht weiterzuentwickeln. Im Blickpunkt steht dabei das ganze Land. Natürlich haben die nachfrage- und bevölkerungsstarken Regionen eine besondere Bedeutung für die Nahverkehrsplanung. Für eine neue, veränderte Mobilität im Flächenland Schleswig-Holstein ist es aber von herausragender Bedeutung, auch Mobilitätsangebote außerhalb der Ballungsräume zu entwickeln. Viele kommunale Aufgabenträger haben hier in den vergangenen Jahren gute und moderne Lösungen für den Nahverkehr etabliert. Davon profitieren alle Partner im Verkehrsverbund.

Ich würde mich freuen, wenn dieser LNVP auch ein Anstoß dafür sein kann, diesen Weg gemeinsam weiterzugehen. Erfolgreicher Nahverkehr ist nur möglich, wenn alle Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam daran arbeiten. Das Projekt „Phönix“ von NAH.SH ist ein guter Auftakt hierfür.

Die Grundanforderung bleibt aber auch weiterhin, jeden Tag eine gute Qualität auf Schiene und Straße zu bringen. Dann können wir gemeinsam die Menschen von nachhaltiger Mobilität überzeugen und eine Mobilitätswende erreichen.

Ihr Dr. Bernd Buchholz

1.2 Methodisches Vorgehen

Der LNVP soll regelmäßig fortgeschrieben werden und beschreiben, wie der Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiterentwickelt werden soll. Dabei bezieht sich der LNVP insbesondere auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den das Land Aufgabenträger ist. Der letzte LNVP wurde für die Periode 2013–2017 geschrieben. Ein neuer LNVP ist also eigentlich schon längst überfällig. Verschiedene Gründe haben jedoch die Ausarbeitung des LNVP verzögert: Zunächst gab es erst 2016 eine Sicherheit über die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel des Bundes, dann sollten die Landtagswahlen 2017 abgewartet werden und anschließend wurde beschlossen, zunächst eine gutachterliche Bewertung möglicher Optimierungen des Schienenverkehrs vornehmen zu lassen. Das Gutachterkonsortium aus der Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH, der PTV Group und dem Institut für Bahntechnik GmbH hat nun das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS) vorgelegt und dieses konnte Eingang in den LNVP finden.

Aktuelle Zahlen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen, zum Modal-Split und zum Liniennetz im SPNV werden in einem Verkehrsmarktbericht der NAH.SH zu finden sein, der parallel zum LNVP erstellt wird.

Mehr denn je steht der Nahverkehr im Zeichen des Klimaschutzes und der hierfür erforderlichen Mobilitätswende. Bereits im LNVP 2013–2017 hatte die NAH.SH ein Szenario erarbeiten lassen, mit dem der Marktanteil von Bus und Bahn im echten Norden um 50 % erhöht werden sollte. Für den nun vorliegenden LNVP wurde ein offensives Szenario für mehr öffentlichen Verkehr entwickelt: Die hierfür erforderliche Angebotskonzeption wurde für die NAH.SH durch die DB Netz AG und das Planungsbüro SMA+Partner erarbeitet und durch Empfehlungen des Gutachtens OdeS ergänzt. Als bedeutender Zwischenschritt sollte zunächst ein Fahrplan für 2024 erarbeitet werden, wenn der neue Bahnhof Hamburg-Altona eröffnet und der Fernverkehr bei der DB AG in Zusammenhang mit Stuttgart 21 neu geordnet wäre. Bei der Planung wurden alle bereits geplanten Angebotsausweitungen und Infrastrukturverbesserungen berücksichtigt und zusammen mit den überregionalen Verkehren ein mittelfristiges Fahrplankonzept entwickelt. Mittlerweile hat sich der Zeithorizont des Fahrplankonzepts aufgrund der Verzögerungen bei den oben genannten Projekten auf 2026 verschoben.

Die o. g. Gutachten zeigen mit einem Planungshorizont bis 2030/35 zusätzliche Schritte für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs auf. Die Fachexpertinnen und -experten der DB Netz AG und der SMA entwickelten einen optimierten Fahrplan für das ganze Land mit Angebotsverdichtungen, Streckenreaktivierungen, zahlreichen neuen Stationen und verbesserten oder neuen Direktverbindungen. In einem zweiten Schritt wurden von SMA die Nachfragewirkungen dargestellt.

Es ist ein Verdienst des 2019 durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) beauftragten Gutachten OdeS, die Marktposition des SPNV in Schleswig-Holstein noch einmal eingehend untersucht zu haben. Die für das Gutachten durchgeführten Reisezeitanalysen haben

aufgezeigt, wo der SPNV gegenüber dem Autoverkehr besonders konkurrenzfähig ist und wo nicht. Diese Analysen und ein umfassendes Verkehrsmodell haben es ermöglicht, neue Angebotskonzepte zu entwickeln und bestehende Konzepte zu schärfen. Zu nennen wäre hier insbesondere die Idee eines durchgehenden Regional-Expresses Kiel–Neumünster–Bad Segeberg–Bad Oldesloe–Ahrensburg–Hamburg.

Durch die umfassenden Untersuchungen existiert eine solide Grundlage für die in diesem LNVP beschriebenen Ausbaustrategien für den SPNV. Der LNVP geht darüber hinaus auf viele andere Verbesserungen ein, die den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im gesamten Land voranbringen sollen. Das betrifft etwa die Barrierefreiheit, die Dekarbonisierung des SPNV und die Weiterentwicklung der Tarife.

Anders als bisher wurde hier von einer umfassenden Darstellung der zu erwartenden demographischen Entwicklungen und Strukturveränderungen Abstand genommen. Die hier zu dokumentierenden Sachverhalte haben sich kaum geändert. Dafür musste leider umso mehr Rücksicht auf eine aktuelle Entwicklung genommen werden: Die Coronakrise hat die Welt verändert und auch vor dem Nahverkehr in Schleswig-Holstein nicht haltgemacht.

2 Verkehrspolitische Ziele

Das übergreifende Ziel (1) dieses LNVP ist es “mehr Nachfrage” im öffentlichen Verkehr in ganz Schleswig-Holstein zu generieren. Neben direkt wirkenden Maßnahmen im SPNV-Fahrplanangebot soll dieses Ziel ergänzend durch indirekt wirkende weitere politische Zielsetzungen unterstützt werden. Hierzu gehören die Ziele (2) “verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste”, (3) “100 % der Stationen barrierefrei” sowie (4) “kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit“. Alle diese Zielsetzungen streben an, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen um auf diese Weise einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Um den Klimaschutzbeitrag des öffentlichen Verkehrs zu maximieren, wird für den Antrieb zusätzlich das Ziel (5) “klimaneutraler SPNV” verfolgt, wo immer möglich ergänzt um Klimaneutralität des übrigen öffentlichen Verkehrs. Damit wird dieser LNVP die in der Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein formulierten Ziele zur Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit unterstützten.

Unabhängig vom Klimaschutz müssen sich die o. g. Zielsetzungen daran messen lassen, inwieweit sie das Ziel (6) “Corona-Auswirkungen überwinden” unterstützen und die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs (wieder) verbessern. Hintergrund: Der Nahverkehr muss nach der Pandemie das Vertrauen seiner Kundinnen und Kunden wiedergewinnen. Vor allen anderen Zielen dieses LNVP sind daher schnelle Maßnahmen zum weiteren Schutz der Fahrgäste zu entwickeln und neue Angebote zu schaffen, um die Fahrgäste vom Nahverkehr zu überzeugen.

2.1 Ziel 1: 20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

Der Klimaschutz stellt eine der größten Aufgaben unserer Zeit dar. Er betrifft viele Politikbereiche. Ganz besonders aber ist die Verkehrspolitik gefordert, Entscheidungen zu treffen und jetzt weitreichende und andauernde Transformationsprozesse zu starten, die notwendig sind, um die Klimaziele von Paris zu erreichen.

Um einen relevanten Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten, soll die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein bis 2026 um mindestens 20 % gegenüber 2019 gesteigert werden. Im Vergleich zu den aktuellen Nachfragewerten unter Pandemiebedingungen, würde dies eine Steigerung von über 50 % bedeuten. Dies ist ein ambitioniertes, aber nötiges Ziel, um die Weichen für eine klimafreundlichere Zukunft zu stellen.

Maßnahmen im SPNV sind langfristig zu planen. Die Perspektive dieses fünften LNVP des Landes Schleswig-Holstein geht daher über die Geltungsdauer bis Ende 2026 hinaus. Bis 2030 wird das Ziel verfolgt, die Nachfrage weiter zu steigern. Die Weichen hierfür werden nun gestellt. Ab 2027 ist eine über 20 % gesteigerte Nachfrage vorstellbar.

2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste

Der Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein leidet unter einem großen Vertrauensverlust. Ob Mängel der Schieneninfrastruktur aufgrund eines jahrelang aufgelaufenen Instandhaltungsrückstaus, Mängel des Rollmaterials durch zunehmend komplexere Fahrzeugtechnik oder Mangel an einsatzbereitem Betriebspersonal: Die daraus resultierende unbefriedigende Pünktlichkeit sowie Zugausfälle minderten die Betriebsqualität des SPNV in den vergangenen Jahren zum Teil erheblich, folglich lag diese zu häufig weit unter den Erwartungen der Fahrgäste und des Landes.

Um die geforderten Qualitätswerte zu erreichen und dauerhaft zu halten, bedarf es in den kommenden Jahren eines gemeinsamen Kraftaktes der beteiligten Akteure. Ziel ist es, dauerhaft eine Pünktlichkeit über 90 % und eine sehr gute Kundenzufriedenheit zu erreichen. Die Wiederherstellung sehr guter Qualität im SPNV ist die Grundlage des Erfolgs aller weiteren Maßnahmen.

2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Die vollständige Barrierefreiheit des Nahverkehrs ist ein Thema von herausragender Bedeutung – und gesetzlich gefordert. Die Sicherstellung eines stufenlosen, barrierefreien Zugangs zu Bussen und Bahnen garantiert allen Fahrgästen eine bequeme Nutzung des Nahverkehrs. Der barrierefreie Ausbau wird aktuell mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ambitioniert weiter vorangetrieben, sodass 2026 an 95 % aller Verkehrsstationen in Schleswig-Holstein für 99 % der Menschen ein barrierefreier Zustieg in den SPNV möglich sein wird. Der Ausbau der wenigen verbleibenden nicht barrierefreien Stationen ist in den Folgejahren vorgesehen und erfolgt etwa im Zuge von Maßnahmen wie der S 4 Ost, sodass 2030 alle Verkehrsstationen barrierefrei sein werden.

2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Um die notwendigen klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und möglichst viele neue Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen, sind in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein besondere Anstrengungen notwendig. Die Herausforderung besteht insbesondere darin, in der Fläche, abseits der Großstädte, ein netzweit attraktives Nahverkehrsangebot zu schaffen und weiter kontinuierlich auszubauen. Noch stärker als in verdichteten Ballungsräumen muss sich der Nahverkehr hier an der Reisegeschwindigkeit und der Flexibilität des motorisierten Individualverkehrs messen lassen. Das gilt für Bahn und Bus.

Ein starker Nahverkehr in der Fläche erhöht die Erreichbarkeit, die soziale Mobilität und ist ein Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus. Er ist ein wirksames Instrument der Raumordnung und dient der Stärkung des weiteren Umlandes und der Entlastung der größeren

Städte im Land. Die nächste Bahnstation sollte im ländlichen Raum nicht weiter als 20 km vom Wohnort entfernt sein.

2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV

Deutschland hat ehrgeizige und notwendige Ziele im Klimaschutz für die Erfüllung des 1,5-Grad-Zieles formuliert. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 55 % gegenüber 1990 sinken, bis Mitte des Jahrhunderts wird Treibhausgasneutralität notwendig. Für den Verkehrssektor ist damit bis 2030 eine Treibhausgasminderung um rund 40 % verbunden. Das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist anspruchsvoll und ohne eine stärkere Rolle des Schienenverkehrs nicht möglich.

Zur Klärung, welchen Beitrag die Schiene zur CO2- Senkung des Verkehrssektors beitragen kann, ist eine Doppelstrategie nötig. Naheliegend ist zunächst, dass die Schiene auf Dieseltraktionen verzichtet und stattdessen am besten Elektrotraktionen ab Fahrdraht sowie auf nicht elektrifizierten Strecken Batterieantriebe, Wasserstoffantriebe oder andere klimaneutrale Antriebsformen nutzt. Noch viel wichtiger ist jedoch die Verlagerung von Verkehren hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern. Es ist das Ziel, bis 2030 alle SPNV-Verkehre in Schleswig-Holstein klimaneutral zu erbringen, im Idealfalle ergänzt um vergleichbare Beiträge der übrigen Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr.

2.6 Ziel 6: Corona-Auswirkungen überwinden

Die Coronakrise hat für den ÖPNV viele neue Herausforderungen gebracht. Die Stärke des ÖPNV ist, dass er ein Massentransportmittel ist und viele Menschen auf geringem Raum befördert werden. Mindestens in den Hauptverkehrszeiten waren Züge und Busse dicht belegt. Die Angst vor Ansteckungen, aber auch das Herunterfahren des öffentlichen Lebens haben die Nutzerzahlen und damit die Fahrgeldeinnahmen einbrechen lassen. Gleichzeitig wurde mit Blick auf das Abstandsgebot das Angebot nahezu unverändert aufrechterhalten. Es gilt nun, Vertrauen und Fahrgäste zurückzugewinnen. Dabei sind Hygiene und Platzverhältnisse entscheidende Faktoren. Kapazitäten müssen ausgebaut und Angebote angepasst werden. Ziel ist, bis 2025 die Auswirkungen der Coronakrise überwunden zu haben und mit einem besseren Nahverkehr vorangehen zu können.

3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie

Die Pandemie stellt für den Verkehrssektor einen Systemschock dar. Alltagsgewohnheiten haben sich abrupt verändert und zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Verkehrsleistungen geführt. Die Verkehrsträger sind hiervon in unterschiedlichem Maße betroffen, wobei der öffentliche Verkehr (ÖV) die stärksten Rückgänge zu verzeichnen hat.

Der Einbruch in der Fahrgastnachfrage hat eine Lücke in die Finanzierung des ÖV-Angebots gerissen, die nur durch einen von Bund und Ländern bereitgestellten Rettungsschirm auf ein verkraftbares Maß reduziert werden konnte.

Gleichzeitig haben sich die Bedürfnisse der Fahrgäste verändert. Initiiert durch die NAH.SH haben die Akteure im schleswig-holsteinischen ÖPNV daher das Projekt „Phönix“ ins Leben gerufen. Im Rahmen von „Phönix“ wurden kurzfristige Maßnahmen zur weiteren Erhöhung des Schutzes vor Ansteckung abgestimmt und die Perspektiven zur Erholung der Fahrgastnachfrage untersucht. Letztere wurden in drei Szenarien Basis-szenario „ohne Corona“, zurück auf Los und Worst Case abgebildet (vgl. Abbildung 1).

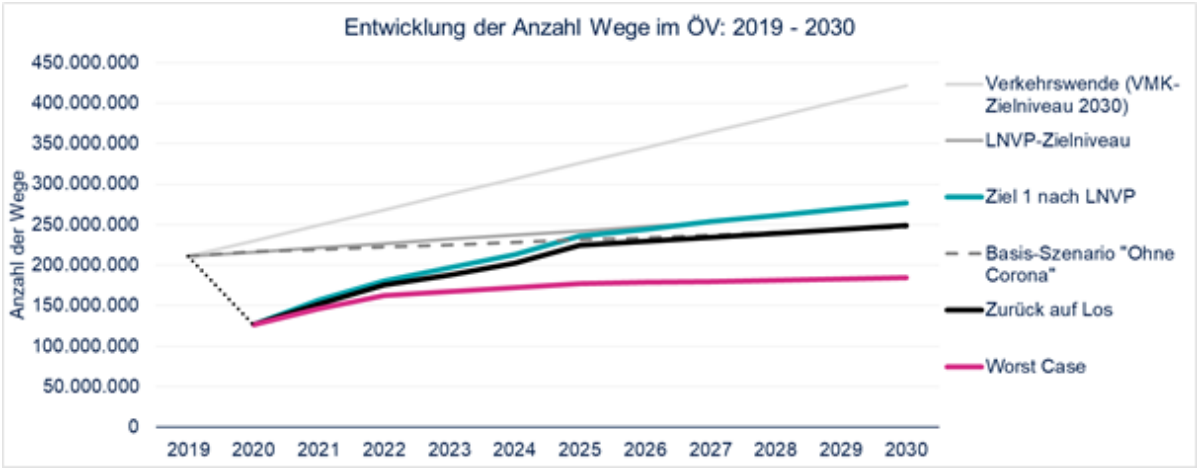


Abbildung 1: Corona: Szenarien für die Entwicklung der Anzahl der Wege im ÖV (2019–2030)

Die Szenarien unterscheiden sich in dem Maß, in dem die Bevölkerung ihr Mobilitätsverhalten aus der Pandemie beibehält, sowie in der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes und den Rahmenbedingungen für die PKW-Nutzung. Um eine deutliche Nachfragesteigerung zu erreichen, sollte es eine Angebotsausweitung geben. (vgl. Abbildung 2). Die Planung hierfür muss unmittelbar beginnen. Die Dringlichkeit ergibt sich aus der Verzögerung, mit der die Nachfrage auf Angebotsverbesserungen reagiert, und dem zeitlichen Vorlauf, den der erforderliche Infrastrukturausbau insbesondere im SPNV benötigt. Finanziell braucht eine solche Angebotsoffensive ein verlässliches und ausreichendes Fundament. Hierfür sind geeignete ergänzende Finanzierungsinstrumente zu prüfen.

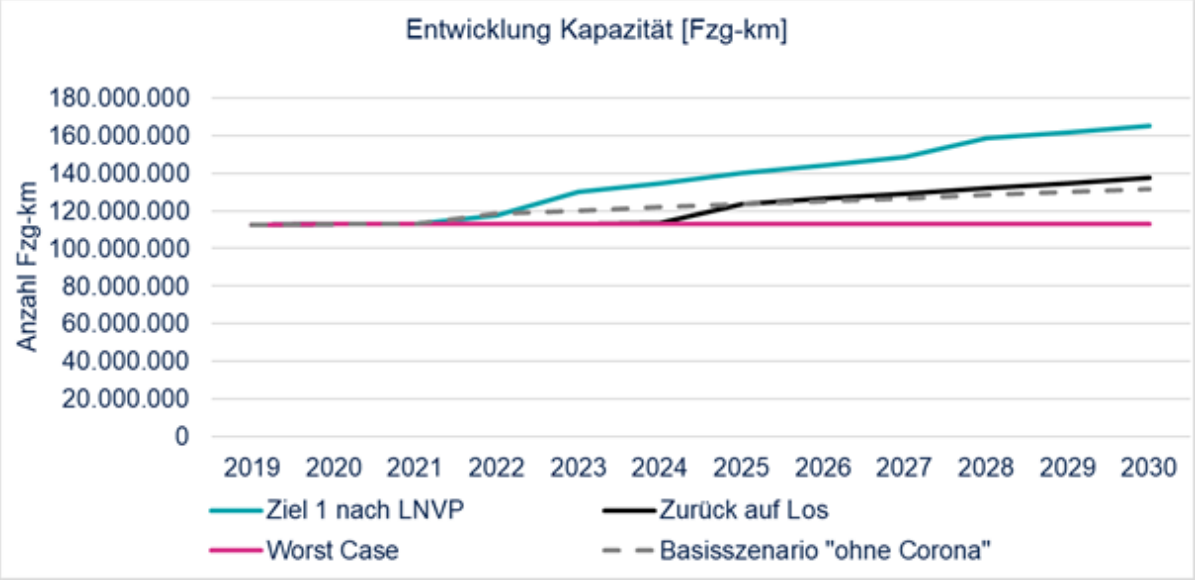


Abbildung 2: Corona: Szenarien für die Entwicklung des Angebots (Bus und SPNV)

Die hier als möglich erachteten Nachfragezuwächse liegen unter dem von der Verkehrsministerkonferenz für das Jahr 2030 formulierten Verdopplungsziel. Für das Erreichen dieser Marke gelten die dargestellten Ansätze analog mit einem Vielfachen des gebotenen Kapazitäts- und Ressourceneinsatzes.

Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad

Antworten auf neue Fahrgastbedürfnisse

Die Corona-Pandemie hat die Anforderungen an die Gestaltung des SPNV-Angebots nachhaltig verändert. Alte Gewissheiten müssen im Hinblick auf neue Herausforderungen hinterfragt werden. Das Abstandsbedürfnis der Fahrgäste ist gewachsen, sodass mehr Platz für dieselbe Anzahl an Fahrgästen angeboten werden muss. Der Beförderungskomfort muss zunehmend dem Vergleich mit dem privaten PKW standhalten. Der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs ist durch bessere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder Rechnung zu tragen.

Stärkerer Fokus auf den Freizeitverkehr, Schleswig-Holstein als Urlaubsland

Auch Veränderungen von Mobilitätsmustern sind in der Pandemie sichtbar geworden. Wachsende Pendlerdistanzen der Home-Office-Gesellschaft verlangen einen stärkeren Fokus auf langlaufende schnelle RE-Linien. Veränderte Gewichtungen in den Reisezeitbudgets der Bürgerinnen und Bürger in Verbindung mit der Wiederentdeckung des Nahraums haben den Tourismus- und Freizeitverkehr stärker in den Mittelpunkt gerückt.

Vor diesem Hintergrund sind für das Urlaubsland Schleswig-Holstein erste Akzentverschiebungen im Angebot bereits im Jahr 2021 umgesetzt worden:

- Verdichtung des Angebots an Wochenenden zwischen Hamburg und Lübeck zum Halbstundentakt

- Ganzjähriger Einsatz von Doppelstockzügen zwischen Lübeck und Travemünde Strand als Ersatz für die bisher eingesetzten Dieseltriebwagen
- Verstärkung des Angebots an Sommerwochenenden zwischen Lübeck und Scharbeutz zum Halbstundentakt
- Kapazitätsausweitungen zwischen Lübeck und Lüneburg durch den vermehrten Einsatz von Doppeltraktionen
- Einführung von touristischen Wochenendverkehren zwischen Eckernförde und Kappeln zur Anbindung der Schleiregion
- Ankauf zusätzlicher Triebwagen durch die NEG zur Kapazitätserweiterung Niebüll–Dagebüll und als Reserve für nicht elektrifizierte Strecken
- Deutliche sommerliche Kapazitätsausweitungen auf der Marschbahn für den Tourismusverkehr

Im Rahmen von „Phönix“ wurde die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung vertieft, um gegenüber den Fahrgästen unter dem Motto „gemeinsam gut ankommen“ einheitliche Vorsichtsmaßnahmen kommunizieren zu können. Im Busverkehr haben die lokalen Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen kurzfristig zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt, um den Abstand zwischen den Fahrgästen zu erhöhen. Daneben wurde die Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten als eine der vielversprechendsten Maßnahmen zur weiteren Entzerrung der Nachfrage in der Verkehrsspitze identifiziert. Dieser Ansatz muss in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur weiter konkretisiert werden.

Um die Kundinnen und Kunden nach der Corona-Pandemie zurückzugewinnen und die Attraktivität des Angebots für neue Fahrgäste dauerhaft zu steigern, sollen die Tarifprodukte auf die gegenwärtige Situation hin überprüft und, soweit sinnvoll, übergangsweise oder langfristig angepasst werden. Dabei werden Sicherheitsbedürfnisse (z. B. kontaktloses Zahlen, Nachfragesteuerung zur Sicherung notwendiger Abstände), und eine geänderte Lebens- und Arbeitswelt (z. B. flexiblere Arbeitszeiten) zu berücksichtigen sein.

Geplant ist kurzfristig:

- Erarbeitung diverser Maßnahmen, die ohne großen Aufwand umgesetzt werden können, um damit schnell bestimmte Zielgruppen anzusprechen (z. B. Erweiterung von Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten, Nutzenerweiterung bei der SH-Card, flexiblere Kündigungsmodalitäten)
- optimiertes Marketing und Weiterentwicklung digitaler Vertriebswege (u. a. weiter optimierte Ansprache der Abo-Kundinnen und -Kunden, z. B. über Dankesmailings)
- Ausweitung digitaler Tarifprodukte (u. a. weitere mobile Tickets und Smartphone-basierte Check in/Be out Systeme (CiBo))
- konkrete Tarifprodukte für spezielle Zielgruppen (z. B. Ostseecard für Touristinnen und Touristen)
- ein Home-Office-Ticket, das an Bedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern angepasst ist

und mittel- bis langfristig:

- Überprüfung und Weiterentwicklung des Landestarifs (Tarifentwicklungsplan inkl. konkreter Berechnung spezieller Tarifangebote)
- Einführung eines elektronischen Tarifs

Neuer Blick auf bekannte Herausforderungen

Das Maß des Erfolgs der Branche am Fahrgastmarkt wird maßgeblich nicht nur von ihrer Reaktion auf den Wandel abhängen, sondern auch von altbekannten Erfolgsfaktoren. Für den SPNV sind dies nach wie vor Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, aber auch eine proaktive Fahrgastinformation sowie die Sauberkeit der Fahrzeuge. Die Zufriedenheit der Fahrgäste in diesen Punkten hat sich in der Pandemie als wesentlich für die Verkehrsmittelwahl erwiesen. Hier ist weiterhin eine kontinuierliche Verbesserungsarbeit geboten.

Engere Zusammenarbeit der Branche

Eine überregionale und verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit wird bei der Bewältigung der anstehenden Herausforderungen eine entscheidende Rolle spielen, denn der ÖPNV steht mit dem Gesamtangebot aller seiner Akteure im Wettbewerb zum MIV. Nur wenn die Summe aller Einzelaspekte aus Fahrgastsicht attraktiv ist, kann der ÖPNV hier bestehen. Dabei ist die Branche zunehmend gefordert, nicht nur geschlossen, sondern flexibel und schnell auf sich laufend ändernde Fahrgastbedürfnisse zu reagieren. Mit dem „Phönix“-Projekt hat ein erster Schritt in diese Richtung stattgefunden, auf den im Weiteren mit einer Weiterentwicklung der Verbundstrukturen aufgebaut werden soll.

Neue Finanzierungsinstrumente

Der oben skizzierte Angebotsausbau Kapazitäts- (Abstand) und Attraktivitätssteigerung (Frequenz) sowie die angestrebte Qualitätssteigerung (Zuverlässigkeit, Hygiene, Fahrgastinformation) werden die Kosten signifikant erhöhen. Gleichzeitig werden die Fahrgelderlöse, entsprechend der erwarteten Nachfrageentwicklung, erst nach mehreren Jahren wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Zur Attraktivitätssteigerung geplante vorübergehende oder lokal diskutierte dauerhafte Tarifabsenkungen werden das Post-Corona-bedingte Defizit weiter erhöhen. Zur Sicherung eines nach der Pandemie am Fahrgastmarkt wettbewerbsfähigen öffentlichen Verkehrsangebotes sind daher ergänzende Finanzierungsmittel erforderlich, auch zur Sicherung der Verkehrswende. Entsprechende Forderungen der Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) zur dauerhaften Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes wurden bereits formuliert. Ergänzende Co-Finanzierungserfordernisse sind zu prüfen. Mit Blick auf die Höhe erwarteter Finanzierungsbedarfe soll darüber hinaus die Machbarkeit der Einbindung (weiterer) Drittmittelfinanzierung geprüft werden.

4 Maßnahmen des LNVP mit den Zeithorizonten 2027 und 2030 und deren Umsetzungsperspektiven

Mit der Umsetzung des LNVP werden weitreichende Verbesserungen für alle Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein realisiert. Die in diesem LNVP nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Projekte bringen die Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner schneller und zuverlässiger ans Ziel – 100 % nachhaltig und digital bis 2030. Gleiches gilt für unsere Gäste, womit die Grundlagen für nachhaltigen Tourismus im Urlaubsland Schleswig-Holstein im Sinne der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein ausgebaut werden.

Die konkret vorgesehenen Maßnahmen und Projekte gliedern sich in

- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität ab 2022
- Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen bis Ende 2026
- Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen ab 2027
- Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030
- Maßnahmen zur Sicherung der Finanzierung

Mit Blick auf landesseitig nur begrenzt verfügbare Mittel wird für Angebots- und Qualitätsausbaumaßnahmen eine Priorisierung notwendig. Nachfolgend dargestellt werden priorisierte Maßnahmen, deren landesseitige Ausfinanzierung bereits (weitgehend) gesichert ist und die binnen eines Jahrzehnts entsprechend der nachfolgend skizzierten Reihenfolge realisiert werden sollen.

Darüber hinaus werden solche Maßnahmen dargestellt, deren Umsetzung im o. g. Zeithorizont angestrebt wird, der Zeitpunkt der konkreten Realisierung aber aufgrund derzeit fehlender Perspektive einer Ausfinanzierung noch offen ist. Eine Realisierung dieser Maßnahmen ist bei Vorliegen entsprechender zusätzlicher Mittel vorgesehen, welche hierfür politisch noch einzuwerben sind.

Sowohl für priorisierte als auch für nicht priorisierte Maßnahmen wird von einer bundesseitigen Co-Finanzierung der Investitionskosten nach den entsprechenden Förderhöchstsätzen ausgegangen.

4.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität

Ab 2022 sollen folgende Maßnahmen fortgeführt oder kurzfristig realisiert werden, die im Detail im Kapitel 5 dargestellt werden:

Nr.	Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität	priorisiert?	Umsetzung ab
1	Robustes Netz: Planungsbeschleunigung	Ja	Fortführung
2	Infrastrukturqualitätsmanagement (IQM)	Ja	2022
3	Stationsqualitätsmanagement (SQM)	Ja	Fortführung
4	Erhöhte Fahrzeugreserven	Ja	2022
5	Verlängerter Probebetriebszeitraum	Ja	2022
6	Größere Werkstattkapazitäten	Ja	2022

Tabelle 1: Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität

Diese Maßnahmen sind, wie unter der Finanzierungstabelle 4.4. dargelegt, weitgehend ausfinanziert. Damit wird bereits kurzfristig ein entsprechender Nutzenbeitrag auf die oben skizzierten Ziele hin, insbesondere die Ziele 1, 2 und 6, realisiert werden können.

4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Bis Ende 2026 sollen folgende Maßnahmen realisiert werden, die im Detail im Kapitel 5 dargestellt werden:

Nr.	Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen	priorisiert?	Betrieb ab
1	BEMU Netze Nord und Ost; Ladeinfrastruktur	Ja	2022/23
2	Fahrplanausweitung E-Netz Ost	Ja	2022
3	Kiel-Preetz (Bauabschnitt 2 A Kiel-Lübeck)	Ja	2024
4	S21 Hamburg–Kaltenkirchen	Ja	2025
5	RD - RD-Seemühlen	Ja	2022/23
6	Elektrifizierung Niebüll - Dagebüll	Ja	2024
7	Kiel - Schönberger Strand	Ja	2024
8	Wrist-Kellinghusen	Ja	2025
9	Neumünster - Norderstedt Expresszug	Ja	2025
10	S21 HVZ-Taktverdichtung bis Aumühle	Ja	2021/22
11	Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland	Ja	2023
12	Hamburg Hbf – Hamburg-Altona – Elmshorn (2+2)	Ja	2026
13	OD-SE Taktverdichtung	Nein	offen
14	Flügelkonzept RE 74 Jübek-Flensburg	Nein	offen

Tabelle 2: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen bis Ende 2026

Diese Maßnahmen sollen bis zum Ende der Laufzeit dieses LNVP umgesetzt und in Betrieb genommen werden. Die priorisierten Maßnahmen sind landesseitig (weitgehend) ausfinanziert. Damit wird bis Ende 2026 bereits ein deutlicher Nutzenbeitrag auf alle oben skizzierten Ziele hin realisiert werden können.

4.2.2 Maßnahmen ab 2027

Ab 2027 sollen folgende Maßnahmen realisiert werden, die im Detail im Kapitel 5 dargestellt werden:

Nr.	Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen	priorisiert?	Betrieb ab
1	S4 Ost Hamburg–Bad Oldesloe	Ja	2029
2	E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn)	Ja	2030
3	S4-West	Ja	2030
4	Neumünster - Bad Oldesloe; 2. Gl. + Elektr.	Ja	2030
5	Fehmarnbeltquerung (FBQ; ohne Stundentakt Fehmarn)	Ja	2029
6	Kiel–Lübeck, Stufe 2 b	Nein	Nach 2030
7	Innenstadtbahnhof Flensburg (ohne Niebüll)	Nein	offen
8	S-Bahn Kiel	Nein	Nach 2030
9	S-Bahn Lübeck	Nein	Nach 2030
10	Geesthacht – Bergedorf (Variante 1)	Nein	offen
11	S32 Schenefeld	Nein	offen
12	Neumünster - Ascheberg	Nein	offen
13	Flensburg Innenstadt - Niebüll	Nein	offen
14	Reaktivierung Uetersen-Tornesch (Pinneberg-Hamburger Güterumgehungsbahn)	Nein	offen
15	Neumünster - Heide	Nein	offen
16	Anbindung Flughafen Hamburg	Nein	offen
17	Streckenverkürzung Elmshorn–Horst–Itzehoe	Nein	offen

Tabelle 3: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen ab 2027

Die priorisierten Maßnahmen, welche ihrerseits eine besonders hohe Bedeutung aufweisen, sind landesseitig weitgehend ausfinanziert. Damit wird bis 2030 ein zusätzlicher Nutzenbeitrag auf alle oben skizzierten Ziele hin realisiert werden können.

4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

Folgende Maßnahmen, die im Detail im Kapitel 5 dargestellt werden, sollen bis 2030 weitgehend umgesetzt werden.

Nr.	Weitere Qualitäts- und klimaschutzorientierte Maßnahmen	priorisiert?	Betrieb ab
1	Neue Stationen bis 2026 (Anzahl: 9)	Ja	2023-26
2	Modernisierung Bahnhof Pinneberg	Ja	2024
3	Modernisierung Bahnhöfe Elmshorn und Neumünster	Ja	2026
4	Bahnhofsumfeld wird Mobilitätsstation	Ja	Bis 2027
5	Neue Stationen ab 2027 (Anzahl: 36)	Nein	Ab 2027
6	Barrierefreiheit von Stationen	Ja	Fortführung
7	Barrierefreiheit von Fahrgastinfo	Ja	Fortführung
8	Barrierefreiheit von Fahrzeugen	Ja	Fortführung
9	Landesbuslinien	Nein	offen
10	Tarif: Jobticket	Ja	Fortführung
11	Tarif: Semesterticket	Ja	Fortführung
12	Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinfo	Ja	Fortführung
13	Klimaneutraler SPNV	Ja	bis 2030

Tabelle 4: Weitere Qualitäts- und klimaschutzorientierte Maßnahmen bis 2030; Maßnahmen entsprechend der Projektbeschreibungen in Kapitel 5.3.nummeriert

Sie sind landesseitig weitgehend ausfinanziert. Damit wird ein zusätzlicher Nutzenbeitrag auf alle oben skizzierten Ziele hin realisiert werden können.

4.4 Finanzierung der priorisierten Projekte

Eine ausführliche Darstellung der Finanzierung ist in Kapitel 6 nachzulesen.

Die aktuelle langfristige Planung des Landes für die Finanzierung des ÖPNV betrachtet den Zeitraum bis 2031. Dies ist der Zeitraum für den die Höhe der Regionalisierungsmittel, welche der Bund den Ländern zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung stellt, derzeit festgelegt ist. Die langfristige ÖPNV-Finanzplanung des Landes wurde zuletzt im August 2020 aktualisiert.

Damals waren von den bis 2031 erwarteten verfügbaren Finanzmitteln (insbesondere Regionalisierungs- und GVFG-Mittel und IMPULS-Mittel) in Höhe von ca. 4,6 Mrd. € noch ca. 220 Mio. € nicht verplant. Seitdem hat sich dieser Gestaltungsspielraum durch zusätzliche Ausgaben zur Bewältigung von Folgen der Corona-Pandemie (insbesondere Angebotsausweitungen) sowie durch höhere erwartete Kosten für den Betrieb der Akku-Netze ab 2022 reduziert. Stand Mai 2021 stehen noch 184 Mio. € nicht verplanter Mittel zur Verfügung.

Der größte Teil der in den Tabellen 1 bis 4 genannten priorisierten Projekte war in der langfristigen ÖPNV-Finanzplanung mit Stand August 2020 finanziert.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über diejenigen priorisierten Projekte aus den Tabellen 1-4, welche in der bisherigen ÖPNV-Finanzierungsplanung noch nicht berücksichtigt waren und nennt die hierfür im Zeitraum bis 2031 erwarteten Investitions- und Betriebskosten für das Land (unter Berücksichtigung möglicher Investitionsfördermittel des Bundes).

Maßnahme	€ Invest SH	∑ € Betrieb	= ∑ € SH
Realisierung bis Ende 2026			
Elektrifizierung Niebüll – Dagebüll	2 Mio. €	0 Mio. €	2 Mio. €
Neumünster - Norderstedt Expresszug	3 Mio. €	12 Mio. €	15 Mio. €
S21 HVZ-Taktverdichtung bis Aumühle	/	8 Mio. €	8 Mio. €
Weitere Taktverdichtungen der S-Bahn HH im Bereich Schleswig-Holstein	/	9 Mio. €	9 Mio. €
Altona-Nord – Elmshorn Taktverdichtung	/	37 Mio. €	37 Mio. €
Infrastrukturqualitätsmanagement	/	5 Mio. €	5 Mio. €
Realisierung ab Ende 2026			
E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn)	39 Mio. €	-8 Mio. €	31 Mio. €
S4 West	125 Mio. €	9 Mio. €	134 Mio. €
Neumünster - Bad Oldesloe; 2. Gl. + Elektrifizierung	~ 40 Mio. € *	7 Mio. €	47 Mio. €
Summe Zusatzkosten SH			**288 Mio. €**
Finanzieller Gestaltungsspielraum 2022 – 2031			184 Mio. €
Fehlbetrag			**104 Mio. €**

Tabelle 5: Überblick Finanzierung priorisierter Projekte; (die Betriebskosten entsprechen den kumulierten Betriebskosten nach Inbetriebnahme)

*Projektumfang noch weiter zu definieren, daher noch große Bandbreite der zu erwartenden Investitionskosten vorhanden

Es zeigt sich, dass für die Realisierung aller priorisierten Projekte theoretisch noch ein Fehlbetrag von 104 Mio. € zu finanzieren ist. In der Praxis ist davon auszugehen, dass durch verschiedene – derzeit noch nicht vorhersehbare - Entwicklungen im Zeitraum bis 2031 die Finanzierungsspielräume eher kleiner werden. Alle nicht priorisierten Projekte sind - Stand heute – mit den derzeit verfügbaren Landesmitteln (MOIN.SH, Impuls, GVFG, Reg-Mittel) nicht finanziert.

Aufgabe der Verkehrs- und Finanzpolitik des Landes Schleswig-Holstein wird es sein, weitere Finanzmittel zu akquirieren, um die priorisierten und möglichst auch die nicht priorisierten Maßnahmen des LNVP umsetzen zu können. Neue Gestaltungsspielräume können beispielsweise durch neue Instrumente zur Nutznießerfinanzierung sowie durch EU-Fördermittel, eine stärkere Beteiligung des Bundes an Infrastrukturprojekten sowie eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes entstehen, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele von Bund und Ländern erreichen zu können.

5 Schneller und zuverlässiger am Ziel – 100 % nachhaltig und digital: Unsere Maßnahmen und Projekte bis 2030

5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität - die Grundlage

5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Zwei Aufgaben stehen im Vordergrund: Zum einen muss die vorhandene Infrastruktur in einen Zustand versetzt werden, der einen störungsfreien Betrieb ermöglicht. Zum anderen ist die Infrastruktur dort zu erweitern, wo Kapazitätsengpässe bestehen und neue Angebote geschaffen werden sollen.

Robustes Netz

An vielen Stellen im schleswig-holsteinischen Bahnnetz fehlen wichtige Signale oder Weichen, um Blöcke zu verdichten und Überleitstellen zu schaffen, die die Kapazität der Strecke steigern und besonders in Störungsfällen einen effektiven Gleiswechselbetrieb erlauben. Durch Rationalisierungsmaßnahmen, die in den 1970er bis 1990er Jahren erfolgten, wurden viele Spurpläne auf ein Minimum reduziert, das nicht mit den in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Zugzahlen korrespondiert. Auf für ein robustes Netz sinnvolle Weichen und Signale wurde verzichtet.

Die Fahrpläne werden vom Infrastrukturbetreiber DB Netz AG nach den Wünschen der NAH.SH und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erstellt. Dabei berücksichtigt die DB Netz AG bereits die nach ihren Regelwerken erforderlichen Fahrzeitzuschläge und Fahrplanpuffer. Die Erfahrung der Vergangenheit zeigt jedoch, dass die Fahrzeitzuschläge im Falle von Unregelmäßigkeiten sehr schnell aufgebraucht sind. Eine generelle Umstellung von Angebotskonzepten hin zu mehr Reserven würde im Gegenzug sehr viele Anschlüsse aufgeben und damit Reisezeiten verlängern, was das System unattraktiver machen würde.

Für die Zukunft gilt es daher, durch eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen an Infrastruktur, Stationen (z. B. höhenfreie Einstiege an allen Stationen) und Fahrzeugen (z. B. bessere Beschleunigung, robustere Türschließverfahren) die Zuverlässigkeit (z. B. Fahrgastwechselzeit) im System zu erhöhen. Die Erhöhung der Zuverlässigkeit ist mit den Wünschen nach mehr Haltepunkten abzuwägen. Die Umstellung auf elektronische oder digitale Stellwerke (ESTW/DSTW) darf nicht zu geringerer Kapazität führen.

Das Gutachten OdeS hat herausgearbeitet, dass mindestens in zwei geographischen Bereichen wesentliche Ergänzungen des Schienennetzes für eine Reduzierung der Störanfälligkeit des Netzes von großer Bedeutung sein können. Besonders wichtig ist der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster–Bad Oldesloe. Der Ausbau der Strecke hat verkehrlich einen erheblichen Nutzen und ist in erster Linie ein wichtiger Bypass, um bei Störungen zwischen Hamburg und Neumünster den Verkehr nach Kiel und Flensburg

weiterhin einigermaßen reibungslos durchführen zu können. Als zweite Bypass-Verbindung wird die Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg gesehen, deren Realisierung nur bei Schaffung eines Innenstadtbahnhofs Flensburg sinnvoll erscheint. Damit könnte bei Störungen südlich von Niebüll der Verkehr in Richtung Sylt weitergeführt werden. Diese beiden Projekte werden im Kapitel 5.2.2 genauer betrachtet und bewertet.

Robustes Netz: Planungsbeschleunigung
Gesamtinvestition: 50 Mio. € Betrieb: 0 €/Jahr Landesanteil: 20 Mio.€ (Budget Planungsbeschleunigung) Bundesanteil: Möglichst umfassend über LuFV 8.7-Mittel des Bundes
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 6
Allgemeine Beschreibung: Durch verschiedene Maßnahmen soll die Resilienz des Bahnnetzes erhöht werden. Das Netz wird robuster und bei Störungen werden die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb gering gehalten. Durch die Reduzierung von Geschwindigkeitseinbrüchen werden Fahrzeitreserven geschaffen, die die Pünktlichkeit verbessern.
Bemerkungen: - Zuverlässigkeit von Netz und Betrieb - Zusätzliche Weichen und Signale für Störungsfälle - Fahrzeitzuschläge - Schaffung von Ausweichstrecken
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Störungsfreie Infrastruktur

Die EIU müssen für ein reibungsloses Funktionieren von Stellwerken und Bahnübergängen, Signalen und Weichen sorgen. Zu häufig sind heute wichtige Anlagen gestört. Auf dem dicht belegten Netz können schon kleinere Störungen große Auswirkungen haben, daher ist eine bessere, präventive Instandhaltung mit verkürzten Interventionszeiten notwendig.

Sinnvoll sind eine stärkere regionale Verantwortung und mehr internes, dezentral verfügbares Personal, um schneller und effektiver reagieren zu können. Besser als heute muss künftig der Umgang mit besonderen Wetterlagen werden. Hier müssen die Bereiche rund um den Fahrweg stärker als heute präventiv bearbeitet werden, um ins Gleis fallende Bäume oder ins Profil ragende Äste bei oder nach Stürmen zu vermeiden. Entsprechende Aktionspläne sind als dauerhafte Aufgabe anzulegen.

Auch Störungen durch den Straßenverkehr an Bahnübergängen oder durch Personen, Vieh und Gegenstände auf den Gleisen müssen effektiver vermieden werden. Langfristig soll die Anzahl der Bahnübergänge sukzessive reduziert werden.

Effizientere Bonus-/Malus-Systeme, die in die Verträge zwischen EVU, die Betreiber der Schienenwege und EIU ,die Besitzer der Infrastruktur, aufgenommen werden sollten, wären ein Weg für einen stärkeren Anreiz an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, den Betrieb des Netzes und der Bahnhöfe reibungsloser zu gestalten. Hier sind Regelungen auf Bundesebene erforderlich. Dies könnte durch geeignete Qualitätsmanagementsysteme (QMS) für Strecken und Stationen umgesetzt werden, wie sie für die Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr seit zweieinhalb Jahrzehnten Standard sind.

Bei anstehenden Baumaßnahmen wird darauf zu achten sein, dass Baufahrpläne gut funktionieren. Hier müssen im Vorfeld der Baufahrpläne bereits potenzielle Schwachstellen identifiziert und bei der operativen Disposition berücksichtigt werden.

Infrastrukturqualitätsmanagement (IQM)	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: 500.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 6	
Allgemeine Beschreibung: Durch eine gezieltere und genauere Nachverfolgung von Infrastrukturmängeln und regelmäßige Qualitätsberichte und -audits werden die EIU, insbesondere DB Netz, zu einer verbesserten Qualität animiert. Im Vorfeld größerer Baumaßnahmen werden durch die NAH.SH eigene Konzepte für Baufahrpläne ausgearbeitet. Die NAH.SH treibt die Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen stärker voran, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und um den SPNV schneller und störungsfreier betreiben zu können. Hierzu sind die personellen Grundlagen zu schaffen. Durch die Aufnahme von Bonus-/Malus-Systemen in die Verträge zwischen EVU und EIU soll eine bessere Qualität der Eisenbahninfrastruktur und damit ein qualitativ höherer Bahnbetrieb erreicht werden.	
Bemerkungen: - NAH.SH intensiviert Qualitätskontrolle bei den EIU - Bessere Abstimmung und Überprüfung der Baufahrpläne - Effizientere Bonus-/Malus-Systeme zwischen EIU und EVU	
Zeithorizont: ab 2022, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

Attraktive Stationen

Die DB Station&Service AG muss in Zukunft mehr tun, um offensichtliche Instandhaltungsmängel sowie wenig einladende Erscheinungsbilder vieler Stationen zu reduzieren. Hier müssen Budgets erhöht und zielgerichtet eingesetzt und die Verwendung der Mittel transparenter gestaltet werden. Gleichzeitig lohnt ein Blick auf die anderen Stationsbetreiber im Land, die in der Regel eine bessere Qualität bieten.

Regelmäßige Qualitätskontrollen sind Grundlage für Sofortmaßnahmen. Ein QMS zwischen EVU und EIU verbunden mit einem Bonus-/Malus-System könnte einen finanziellen Anreiz erzeugen, sich für eine bessere Qualität der Stationen zu engagieren.

Ein besonderes Augenmerk muss auf die Empfangsgebäude gelegt werden, die sich teils trostlos, teils schlecht instandgehalten präsentieren. Hier sind dringend erhebliche finanzielle Anstrengungen erforderlich, um jahrzehntelange Instandhaltungsrückstände zu reduzieren. Dabei müssen Problemfälle wie die an Privatpersonen versteigerten Empfangsgebäude von Schleswig oder Lübeck-Travemünde Strand berücksichtigt werden, um Mindestanforderungen der Reisenden zu genügen.

Stationsqualitätsmanagement (SQM)	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: 100.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 6	
Allgemeine Beschreibung: Die Instanthaltung von Stationen ist für eine gute Aufenthaltsqualittät unabdingbar. Ein QMS zwischen EVU und EIU verbunden mit einem Bonus-/Malus-System soll neue Anreize schaffen, um die Qualität zu steigern.	
Bemerkungen: - Sicherstellung der durchgehenden Barrierefreiheit - Sicherstellung der Schadensfreiheit - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Sicherstellung einer guten Fahrgastinformation	
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

5.1.2 Fahrzeuge

Ausfallende Fahrzeuge führen unmittelbar zu fehlenden Kapazitäten. Die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Fahrzeugreserve liegen zwar in der Regel im Verantwortungsbereich der EVU. Im Rahmen seiner Möglichkeiten kann das Land dazu beitragen, Qualitätsprobleme zu minimieren.

Fahrzeugreserven

So kann das Land die EVU mit der Beschaffung zusätzlicher Reservefahrzeuge beauftragen bzw. bei der Vergabe von Verkehrsverträgen die Vorgaben zur Fahrzeugreserve erhöhen. Dies ist jedoch mit erheblichen Kosten verbunden, so dass eine Ausweitung der Fahrzeugreserve nur mit Augenmaß erfolgen kann. Dies ist insbesondere im Rahmen der Vergabeverfahren möglich. Auch das Gutachten OdeS schlägt den Aufbau einer landesweiten Fahrzeugreserve vor.

Erhöhte Fahrzeugreserven	
Gesamtinvestition: 10 Mio. €	Betrieb: 0 €
(im Rahmen der Ausschreibungen für das E-Netz-Ost und die BEMU-Flotte realisiert und bereits finanziert)	
Welche Ziele werden angesprochen? 2, 6	
Allgemeine Beschreibung: Ausfallende Fahrzeuge führen direkt zu Kapazitätsengpässen. Diesen soll durch eine größere Fahrzeugreserve an geeigneter Stelle entgegengewirkt werden.	
Bemerkungen: - Höhere Betriebsqualität durch größere Fahrzeugreserven - Reduzierung der Zugausfälle - Reduzierung der Qualitätsprobleme durch zu kurze Züge	
Zeithorizont: 2022, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

Probebetrieb

Besonders häufig treten Fahrzeugprobleme zu Beginn der Verkehrsverträge auf. Typische Ursachen sind verspätete Fahrzeuglieferungen, „Kinderkrankheiten“ neuer Fahrzeuge, Softwareprobleme und die Tatsache, dass die Bedienung sowie die Instandhaltung der neuen Fahrzeuge noch nicht eingespielt sind. Um diesen Problemen vorzubeugen, ist geplant, bereits vor Beginn der Verkehrsverträge einen für die EVU verpflichtenden Probebetrieb mit den neuen Fahrzeugen durchzuführen, in welchem die Leistungen schrittweise auf den neuen Betreiber übergehen.

Verlängerter Probebetriebszeitraum	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: 200.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 2	
Allgemeine Beschreibung: Um diversen Problemen bei der Inbetriebnahme von neuen Verkehrsverträgen entgegenzuwirken, sollte ein vorangehender Probebetrieb mit in die Verträge aufgenommen werden.	
Bemerkungen: - Höhere Betriebsqualität zu Beginn neuer Verkehrsverträge - Mehr zeitliche Reserve für den Fall verspäteter Fahrzeuglieferungen - Optimierung betrieblicher Prozesse im Zusammenhang mit Betriebsaufnahmen und neuen Fahrzeugen bereits vor dem eigentlichen Vertragsbeginn	
Zeithorizont: realisiert, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

Werkstattkapazitäten

Darüber hinaus hängt die Fahrzeugverfügbarkeit stark davon ab, ob dem EVU in räumlicher Nähe ausreichend Werkstatt- und Reinigungskapazitäten zur Verfügung stehen. Durch verkehrsvertragliche Vorgaben zur Lage und zur Kapazität der Werkstätten sowie durch die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Werkstätten beim Übergang von einem Betreiber auf den anderen strebt das Land eine Verbesserung der Verfügbarkeit an (vgl. Kapitel 6.3.3).

Größere Werkstattkapazitäten	
Gesamtinvestition: 10 Mio. €	Betrieb: 0 €/Jahr
Landesanteil: 10 Mio. € (Refinanzierung aus Verkehrsverträgen)	
Welche Ziele werden angesprochen? 2	
Allgemeine Beschreibung: Die Fahrzeugverfügbarkeit soll unter anderem durch vertragliche Vorgaben zu Lage und Kapazität von Werkstätten verbessert werden.	
Bemerkungen: Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit durch: - Zeitnahe Instandhaltung durch größere Werkstattkapazitäten - Verlässlichen Zugriff aller EVU auf die Werkstattkapazitäten - Schaffung einer Möglichkeit zur Radsatzprofilierung in Schleswig-Holstein	
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

Fahrgastkomfort

Unabhängig von den Maßnahmen zur Wiederherstellung der Qualität strebt das Land an, die Attraktivität des Nahverkehrs durch verbesserten Fahrzeugkomfort zu steigern. Für alle Strecken soll die Ausstattung der Fahrzeuge mit Informationsmonitoren und WLAN (auch AKN) verbessert werden. Mit dem Einsatz der Batterietriebwagen, auch BEMU-Fahrzeuge genannt (Stadler Flirt), wird dies für den weitaus größten Teil des Nebennetzes erreicht. Im Hauptnetz soll dies – soweit nicht schon erreicht – durch Nachrüstungen (Netze West und Mitte) bzw. mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge (E-Netz Ost) Ende 2022 umgesetzt werden. Die WLAN Ausrüstung der Fahrzeuge bei der S-Bahn ist von einer Entscheidung der Freien und Hansestadt Hamburg abhängig. Dort gibt es derzeit keine entsprechende Beschlusslage.

5.1.3 Fahrbetrieb

Personal

Der bundesweite und branchenübergreifende Personalmangel betrifft die EIU und die EVU. Fehlendes Personal hat eine große Auswirkung auf Qualität und Kundenzufriedenheit. Insbesondere der Mangel an Fahrdienstleiterinnen und -leitern sowie Triebfahrzeugführerinnen und -führern verursachte in den vergangenen Jahren erhebliche Zugausfälle. Gerade in Zeiten mit hohen Beschäftigungsquoten sind die Verkehrsunternehmen gefordert, größere Anstrengungen zu unternehmen, um mehr Personal zu gewinnen und sich als attraktiver Arbeitgeber zu präsentieren. Gemeinsam hat inzwischen die gesamte Branche begonnen, sich als sinnstiftende Wirkungsstätte zu profilieren.

Auf die Personalpolitik der EIU der DB AG hat das Land nur indirekten Einfluss und kann lediglich an den Eigentümer, also den Bund, appellieren, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Auf die Personalpolitik der EVU kann das Land durch Verkehrsverträge Einfluss nehmen (vgl. Kapitel 6.3). Vorgaben zum Mindestbestand an Triebfahrzeugführerinnen und -führern, Vorgaben zu deren Ausbildung sowie Anreizsysteme für die Verkehrsunternehmen zur Vermeidung personalbedingter Zugausfälle sind möglich. In erster Linie sollen Anreize geschaffen bzw. verstärkt werden, damit die EVU aus Eigenmotivation zusätzliches Personal vorhalten. Zudem sollen in zukünftigen Verkehrsverträgen Vorgaben zur Ausbildung von Triebfahrzeugführerinnen und -führern aufgenommen werden, um den Arbeitsmarkt in dieser Hinsicht zu entlasten und sicherzustellen, dass die EVU auch am Ende der Verkehrsverträge weiterhin Triebfahrzeugführerinnen und -führer ausbilden.

(Fahr-) Betriebsqualitätsmanagement (BQM)

In den Verkehrsverträgen sind Qualitätsanreizsysteme verankert. Dabei wird unterschieden zwischen „harten“, also eindeutig messbaren Qualitätskriterien wie Zugausfällen, Einsatz zu kurzer Züge, fehlende Zugbegleiterinnen oder -begleiter oder Verspätungen, und „weichen“ Qualitätskriterien wie Sauberkeit der Züge oder Freundlichkeit des Personals. Für die „harten“ Qualitätskriterien sind in den Verkehrsverträgen entsprechende Kürzungen der Zuschüsse verankert.

Für die „weichen“ Qualitätskriterien wurde ein QMS entwickelt, welches auf Kundenbefragungen und unabhängigen Begutachtungen durch professionelle Testerinnen und Tester basiert. Die Ergebnisse dieses QMS werden ebenfalls monetarisiert und in Form von Bonus-/Maluszahlungen an die EVU weitergegeben. Dieses QMS wurde kürzlich weiterentwickelt und dabei auf den Schienenersatzverkehr (SEV) erweitert.

Grundsätzlich sollen Pönale für das Verfehlen von vereinbarten Leistungen bzw. Qualitäten globalsteuernd wirken. Dabei wird grundsätzlich eine Outputsteuerung angestrebt, also eine Bewertung der erbrachten Qualität. Eine Inputsteuerung, also enge Vorgaben z. B. zur Häufigkeit und Art der Reinigung von Fahrzeugen, wird als weniger effektiv betrachtet und kann zu Fehlanreizen führen. Lediglich bei einzelnen Aspekten wie z. B. der Sicherstellung

eines kurzfristigen Busnotverkehrs im Fall von Störungen stößt die Outputsteuerung an Grenzen und wird durch zusätzliche Vorgaben im Sinne einer Inputsteuerung ergänzt.

Bei Nettoverträgen (Erlösverantwortung der Unternehmen) ist das Volumen der zulässigen Vertragsstrafen eng begrenzt. Bei einer Umstellung auf Bruttoverträge (Erlösverantwortung des Landes, vgl. Kap. 6.3.2) sind größere Spielräume zulässig. Gleichzeitig entfällt bei Bruttoverträgen der Anreiz für die EVU, durch bessere Qualität mehr Fahrgäste zu gewinnen. Dies kann und soll durch eine Neujustierung und Schärfung des QMS kompensiert werden. Dieses ist kontinuierlich weiterzuentwickeln. Insbesondere ist regelmäßig zu überprüfen, ob die eingesetzten Instrumente im Sinne einer Qualitätsverbesserung wirken.

5.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Die Ziele des Klimaschutzes und der Mobilitätswende erfordern eine deutliche Ausweitung und Verstärkung des Bahnangebots. Das Fahrplankonzept in Schleswig-Holstein basiert auf den im Jahr 2002 entwickelten Grundzügen des Integralen Taktfahrplans (ITF 2002). Seither haben sich die Anforderungen an den Nahverkehr weiterentwickelt. Seit der Regionalisierung haben sich die Fahrgastzahlen auf vielen schleswig-holsteinischen Bahnstationen im Hamburger Umland verdoppelt oder verdreifacht.

Durch dichtere Takte (z. B. Halbstundentakt Hamburg–Lübeck ab 2009, Hamburg–Neumünster ab 2014) und dem immer intensiveren Einsatz von Doppelstockfahrzeugen konnte die hohe Nachfrage bisher in vielen Fällen abgefangen werden, aber teilweise waren vor der Pandemie in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bereits erschöpfte Kapazitäten festzustellen (u. a. von Elmshorn und Bad Oldesloe nach Hamburg Hauptbahnhof sowie zwischen Niebüll und Westerland). Mittlerweile sind jedoch kaum noch weitere Fahrplantrassen verfügbar und die Kapazität des Hamburger Hauptbahnhofs ist weitgehend erschöpft. Die Kapazitäten auf den Hauptstrecken sind ohne Ausbau der Infrastruktur vor allem in Richtung Hamburg nicht erweiterbar, die RE-Fahrzeugkapazität zum Hamburger Hauptbahnhof mit Doppelstockwagen ist ausgeschöpft.

Erst durch den neuen Bahnhof Altona-Nord und später die S 4 Ost und S 4 West werden neue Spielräume für Angebotsverbesserungen geschaffen. Kurzfristig wird es bei den auf Hamburg zulaufenden Verkehren in etwa beim Status quo bleiben und Angebotsverbesserungen werden nur außerhalb der Hauptlastzeiten realisiert werden können. Einer Entzerrung der Nachfrage, z. B. durch tarifseitige Maßnahmen (Vergünstigung schwach ausgelasteter Nebenverkehrszeiten), kommt damit eine erhöhte Bedeutung zu. Ende 2026 wird in Hamburg der neue Fern- und Regionalbahnhof Altona-Nord in Betrieb genommen und gleichzeitig der jetzige Bahnhof in Altona für den Fern- und Regionalverkehr geschlossen. Parallel plant die DB Fernverkehr AG für Mitte der 20er Jahre im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und des Bahnhofsprojekts Stuttgart 21 eine tiefgreifende Umstellung ihres bundesweiten Fernverkehrsangebots. Dadurch ergeben sich für den schleswig-holsteinischen Nahverkehr neue Herausforderungen und Chancen.

In den kommenden Jahren sind folgende Fahrplan- und Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen. Die Reihenfolge und Nummerierung bilden die Priorität der Projekte.

1) Aufbau der Ladeinfrastruktur für den Betrieb der batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU)

Bei der Ausschreibung der Ersatzflotte für die LINT-Dieseltriebwagen der Netze Nord und Ost hat sich die Akkutechnik (BEMU) durchgesetzt. Die Fahrzeuge können unter den vorhandenen Oberleitungen nachgeladen werden, es ist aber zusätzlich die Erstellung von separater Nachladeinfrastruktur durch Oberleitungsinselanlagen und Ergänzungen bisheriger Oberleitungsanlagen erforderlich.

BEMU Netze Nord und Ost; Ladeinfrastruktur	
Gesamtinvestition: 35 Mio. € Landesanteil: 3,5 Mio. € Bundesanteil: 31,5 Mio. €	Betrieb: entstehen Mehrkosten durch geringfügige Angebotsausweitungen
Welche Ziele werden angesprochen? 5	
Bemerkungen: - Bau von Oberleitungsinselanlagen mit Bahnstromeinspeisung an drei Standorten (Heide, Tönning, Husum); Ergänzung der Oberleitungsanlagen mit tlw. Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte und Nachelektrifizierung bisher nicht überspannter Bahnsteiggleise (Flensburg, Kiel, Bad Oldesloe und Büchen); ergänzende Ausrüstungen von Abstellanlagen; - Die Finanzierung mit Bundesmitteln (Förderquote: 90%) wird derzeit geprüft. Ein entsprechender Antrag auf GVFG-Mittel soll noch im Jahr 2021 gestellt werden.	
Zeithorizont: 2022-23, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

Die geringen Teil- und Ergänzungselektrifizierungen ermöglichen die Umstellung von Diesel auf elektrischen Betrieb auf ca. 480 km Streckennetz. Das innovative Projekt ermöglicht erstmals den großflächigen Einsatz von batterie-elektrischen Hybridtriebzügen in Deutschland. Im SPNV wird der jährliche CO2-Ausstoß in Schleswig-Holstein um ca. 26.000 Tonnen verringert, dies entspricht etwa 15 bis 20 % des Gesamtausstoßes im SPNV.

2) E-Netz Ost

Im E-Netz Ost wird der neue und alte Betreiber DB Regio künftig vierteilige Doppelstocktriebwagen vom Typ KISS des Herstellers Stadler einsetzen. Für einen Interimszustand des Betriebs auf der Altbestandstrecke zwischen Lübeck und Neustadt werden vorhandene VT 648 genutzt. Folgende Angebotsverbesserungen sind mit Betriebsaufnahme Ende 2022 vorgesehen:

- Durchgehender 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Lübeck bis spät abends
- Zusätzliche Sprinterzüge zwischen Hamburg und Lübeck im Berufsverkehr
- Mindestens stündlich durchgehende Fahrten Hamburg–Travemünde Strand; in der HVZ und an Sommerwochenenden sogar halbstündlich
- Zwischen Lübeck und Neustadt (Holstein) über Timmendorfer Strand in der HVZ und an Sommerwochenenden 30-Minuten-Takt
- Mehr Fahrradmitnahmekapazitäten

Fahrplanausweitung E-Netz Ost	
Gesamtinvestition: 5 Mio. € Landesanteil: 0 € Bundesanteil: 5 Mio. € (LuFV 8.7.-Mittel)	Betrieb: 7.600.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 6	
Allgemeine Beschreibung: Ende 2022 können mehrere Angebotsverbesserungen im E-Netz Ost angeboten werden	
Bemerkungen: - Ausweitung Spätverkehr Lübeck–Hamburg - Optimierung Sprinterzüge Lübeck– Hamburg - Durchbindung der Züge von und nach Lübeck-Travemünde Strand bis Hamburg Hbf - Einführung eines Halbstundentakts Neustadt (Holst.) –Lübeck Hbf und Lübeck-Travemünde–Lübeck Hbf an Sommerwochenenden und in der HVZ - Signaltechnische Anpassungen in Lübeck Hbf notwendig, punktuelle Geschwindigkeitserhöhung zwischen Lübeck und Lübeck-Travemünde Strand	
Zeithorizont: 2022, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

3) Angebotsausweitungen rund um Kiel (teilweise bereits in Realisierung)

Rund um Kiel hat der SPNV sein Potenzial noch nicht ausgeschöpft. Dabei bietet sich Kiel mit seinem zentral in der Innenstadt liegenden Hauptbahnhof für einen S-Bahn-ähnlichen Vorortverkehr an. Die in den vergangenen Jahren eingeführten RB 73 nach Eckernförde und RB 75 nach Rendsburg bedienen stündlich sieben neue Haltepunkte. Die RB 76 nach Kiel-Oppendorf bedient ebenfalls schon heute drei neue Haltepunkte und erhält nach Weiterführung von „Hein Schönberg“ bis zum Schönberger Strand noch einmal sechs neue Halte.

Die für Ende 2024 vorgesehene neue Regionalbahn nach Preetz wird nach und nach drei neue Haltepunkte in Schwentinental Gutenbergstraße, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus erhalten.

Kiel-Preetz (Bauabschnitt 2 A Kiel-Lübeck)
Gesamtinvestition: 43,5 Mio. € Betrieb: 1 Mio. €/Jahr Landesanteil: 1,5 Mio. € (für neue Haltepunkte) Bundesanteil: 42 Mio. €
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 4
Allgemeine Beschreibung: Für den nächsten Bauabschnitt der Beschleunigung der Strecke Kiel–Lübeck ist ein Ausbau des Abschnitts zwischen Kiel und Preetz vorgesehen. Die Streckengeschwindigkeit wird auf 120/140 km/h gebracht. In Kiel-Elmschenhagen entsteht ein zweiter Bahnsteig. Die Investitionen werden nahezu ausschließlich vom Bund getragenen (LuFV 8.7-Mittel). Lediglich für die neuen Stationen und den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Preetz sind Landesmittel erforderlich.
Bemerkungen: - Kiel-Lübeck zwei schnelle Züge pro Stunde - Neue Linie RB 84 Kiel–Preetz mit drei neuen Bahnhöfen (Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord, Preetz Krankenhaus) - Planfeststellung noch nicht erfolgt, hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verzögert
Zeithorizont: 2024, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

4) S 21 Durchbindung der Hamburger S-Bahn bis nach Kaltenkirchen

Die Durchbindung der AKN-Verkehre in die Hamburger Innenstadt ist seit langer Zeit geplant. Verfolgt wird die Idee einer Durchbindung der Züge der S 21. Dies erfordert in erster Linie die Elektrifizierung bestehender Infrastruktur: Auf einer Länge von ca. 30 km wird die dann überwiegend zweigleisige Infrastruktur weitgehend mit dem Stromsystem 15 kV 16 2/3 Hz und Oberleitung elektrifiziert, um durchgehende Fahrten mit Zweisystemfahrzeugen in das Hamburger S-Bahn-Netz zu ermöglichen.

Neben der Elektrifizierung sind zur Herstellung der weitgehenden Zweigleisigkeit noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Schaffung der Zweigleisigkeit des Einfädelungsbauwerkes in die S-Bahn-Infrastruktur am Bahnhof Hamburg-Eidelstedt
- Herstellung der Zweigleisigkeit im Abschnitt Quickborn–Ellerau
- Zusätzlich sind Arbeiten an der Wendeanlage in Quickborn und Anpassungen an den Bahnsteigen bzw. der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Die Gesamtkosten des Projekts werden auf etwa 120 Mio. € geschätzt.

S21 Hamburg–Kaltenkirchen	
Gesamtinvestition: 120 Mio. € Landesanteil: 18 Mio. € Bundesanteil: 96 Mio. € Sonstige: Hamburg 6 Mio. €	Betrieb: 7 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Ausbau und Elektrifizierung der 30 km langen Bahnstrecke zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen sind geplant. Dafür werden weitere zweigleisige Abschnitte geschaffen und die Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik sowie an den Wendeanlagen vorgenommen.	
Bemerkungen: Integration der Linie in das Hamburger S-Bahn-Netz - Durchgehender, umsteigefreier S-Bahn-Betrieb (Aumühle) Hamburg Hbf–Sternschanze–Kaltenkirchen - Verkürzung der Fahrzeit (Hamburg Hbf–Kaltenkirchen mindestens 4 min) - Mehr Komfort und Platzkapazität durch den Einsatz neuer elektrifizierter und damit leiserer S-Bahn-Züge	
Zeithorizont: 2025, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

5) Rendsburg–Rendsburg-Seemühlen

Die Bahnstrecke nach Rendsburg-Seemühlen ist ca. drei km lang und wurde noch bis 2016 sporadisch befahren. Heute gehört die Infrastruktur der Stadt Rendsburg, eine Übernahme durch die AKN ist vorgesehen.

Die Strecke soll zunächst für die Anbindung der neuen Werkstatt der Akkutriebzüge (BEMU) und danach für den SPNV mit drei neuen Bahnhaltepunkten (Rendsburg-Kronwerk/ Büdelsdorf, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen) wieder in Betrieb genommen werden. Bei Interesse der Gemeinde Fockbek wäre eine Verlängerung bis Fockbek (inkl. Anbindung des Weltmarktführers Hobby-Wohnwagenwerk mit über 1.100 Arbeitsplätzen) möglich.

Im Gutachten OdeS ist für den Planfall 2035 ein Halbstundentakt der RB 75 von Kiel bis nach Rendsburg-Seemühlen vorgesehen.

RD - RD-Seemühlen	
Gesamtinvestition: 10 Mio. € Landesanteil: 1 Mio. € Bundesanteil: 9 Mio. €	Betrieb: 200.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Die Reaktivierung einer ca. 3 km langen Bahnstrecke im Stadtgebiet Rendsburg mit drei neuen Stationen wird umgesetzt.	
Bemerkungen: - Anbindung der neuen Werkstatt für die Akkuzüge - Verbesserung der Erschließungswirkung der Bahn in Rendsburg - Gesamtinvestition beinhaltet Haltepunkt Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf an der Hauptstrecke	
Zeithorizont: 2022/23, im bisherigen Finanzierungplan enthalten	

6) Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll-Dagebüll

Anlass für die Elektrifizierung der 13,7 km langen NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll ist die neue Generation von IC-Zügen der DB Fernverkehr. Ab 2025 sollen moderne Talgo-Züge die bisherigen Waggons ablösen. Diese Züge sollen neben Westerland auch Dagebüll anfahren. Aufgrund der digitalen Zugsteuerung kann das herkömmliche neg-Fahrzeugmaterial nicht die Weiterbeförderung übernehmen: Die Traktion zwischen Niebüll und Dagebüll muss entweder durch eine moderne Diesellok oder eben elektrisch mit der mitgeschleppten Talgo-Lok erfolgen. Für den Tourismus in Schleswig-Holstein hat die Möglichkeit direkter Zugverbindungen aus anderen Teilen Deutschlands nach Dagebüll eine große Bedeutung, da dort zu den Inseln Amrum und Föhr umgestiegen werden kann. Auch der SPNV profitiert von einer Elektrifizierung.

Elektrifizierung Niebüll - Dagebüll	
Gesamtinvestition: 17 Mio. € Landesanteil: 2 Mio. € Bundesanteil: 15 Mio. €	Betrieb: geringfügige Einsparungen
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 5	
Allgemeine Beschreibung: Elektrifizierung der eingleisigen Strecke und Anschluss an lokale Energieerzeugung (Windkraft).	
Bemerkungen: - Große Bedeutung für den Tourismus - Nutzung regenerativer Energiequellen; lokal erzeugt	
Zeithorizont: 2024, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

7) Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand

Im September 2017 wurde mit dem ca. 7 km langen Abschnitt Kiel Hauptbahnhof–Kiel-Oppendorf der erste Abschnitt vorläufig in Betrieb genommen. Mit den drei neuen Stationen „Kiel Schulen Am Langsee“, „Kiel-Ellerbek“ und „Kiel-Oppendorf“ ist das Kieler Ostufer an den SPNV angebunden.

Bis voraussichtlich 2024 werden Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Stand im Stundentakt an den SPNV angeschlossen sein.

Kiel - Schönberger Strand
Gesamtinvestition: 25 Mio. € Betrieb: 1,2 Mio. €/Jahr Landesanteil: 6 Mio. € Werte beinhalten nur noch die verbleibende Investition Kiel-Oppendorf - Schönberger Strand (für die Finanzierung der noch auszuführenden Arbeiten wird ein Antrag auf GVFG-Mittel des Bundes gestellt)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Wiederinbetriebnahme des SPNV zwischen Kiel-Oppendorf und Schönberger Strand ist geplant
Bemerkungen: - Stundentakt zwischen Kiel und Schönberger Strand - Drei neue Stationen - Anbindung des Kieler Ostufers
Zeithorizont: 2024, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

8) (Hamburg–) Wrist–Kellinghusen

Die bereits seit langer Zeit geplanten Streckenreaktivierung von Wrist nach Kellinghusen soll in der Laufzeit des LNVP umgesetzt werden. Es handelt sich hierbei um ein hocheffizientes Projekt, das mit geringem Mehraufwand größere Kundenpotenziale erschließen kann.

Für die Reaktivierung der etwas über zwei km langen Bahnstrecke von Wrist nach Kellinghusen sind die Vorplanungen durch die DB Netz AG abgeschlossen. Es wird eine Realisierung in den kommenden Jahren angestrebt.

Wrist-Kellinghusen	
Gesamtinvestition: 15 Mio. € Landesanteil: 1,5 Mio. € Bundesanteil: 13,5 Mio. €	Betrieb: 400.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 4	
Allgemeine Beschreibung: Die Reaktivierung der Strecke von Wrist nach Kellinghusen wird realisiert. Derzeit läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung.	
Bemerkungen: - Weiterführung der RB Züge Hamburg-Wrist bis nach Kellinghusen (kein Fahrzeugmehrbedarf); - Störquerung in Kellinghusen aufwändig; - Entwurfsplanung derzeit in Bearbeitung;	
Zeithorizont: 2025, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

9) Neumünster - Norderstedt Expresszug

Das Angebot auf der AKN-Stammstrecke Kaltenkirchen–Neumünster wird zu einem Schnell-langsam-Konzept verdichtet. Neben der weiter verkehrenden Regionalbahn von Kaltenkirchen nach Neumünster wird eine zusätzliche Regional-Express-Linie Norderstedt–Neumünster–Kiel eingeführt. Von Norderstedt und Kaltenkirchen kann dadurch die Fahrzeit nach Neumünster um 12 bis 16 Minuten verkürzt werden. Mit der Direktverbindung verkürzt sich die Fahrzeit von Norderstedt Mitte nach Kiel um ca. 20 Minuten.

Neumünster - Norderstedt Expresszug	
Gesamtinvestition: 3 Mio. € Landesanteil: 3 Mio. €	Betrieb: 1,5 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Schaffung einer schnellen Verbindung zunächst zwischen Norderstedt und Neumünster, später durchgebunden bis nach Kiel	
Bemerkungen: - Fahrzeit zwischen Neumünster und Norderstedt verkürzt sich um bis zu 16 Minuten - Taktverdichtung Neumünster–Kaltenkirchen - Weiteres Potenzial der Achse erschließen	
Zeithorizont: 2025, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

10) S21 Taktverdichtung zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle

Zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle wurde 2005/2006 der in der Nachmittags-/Abends-HVZ geltende 10-min-Takt gestrichen. Um ein besseres Angebot auf dieser S-Bahn-Linie zu schaffen, wird der 10-min-Takt in der Nachmittags-/Abends-HVZ wieder eingeführt. Die schleswig-holsteinischen Stationen Reinbek, Wohltorf und Aumühle profitieren von dieser Angebotsmaßnahme. Die Maßnahme kann sehr kurzfristig umgesetzt werden, da keine Infrastrukturausbauten oder zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind.

S21 HVZ-Taktverdichtung bis Aumühle	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: 750.000 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2	
Allgemeine Beschreibung: Taktverdichtung zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle am Nachmittag/Abend auf einen 10-min-Takt	
Bemerkungen: - Vorteile für die Stationen Reinbek, Wohltorf und Aumühle - Rücknahme einer 2005/2006 erfolgten Angebotsstreichung	
Zeithorizont: 2021/22, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

11) Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland

Die Taktung im Hamburger S-Bahnnetz soll weiter verbessert werden. Sobald möglich und sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, sollen auch auf den S-Bahn-Strecken in Schleswig-Holstein weitere Taktverdichtungen umgesetzt werden.

Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: 1 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen?1, 2	
Allgemeine Beschreibung: - Taktverdichtungen im Hamburger Umland mit Bezug zu Schleswig-Holstein sollen geprüft werden. - Taktverdichtungen ohne Infrastrukturanpassungen möglich in Richtung Pinneberg (S 3) und in Richtung Aumühle (S 21) - Weitere Taktverdichtungen in Richtung Wedel (S 1) erfordern zusätzliche Infrastruktur-maßnahme zur Absicherung der Pünktlichkeit	
Zeithorizont: 2023, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

12) Bahnhof Altona Nord und Korridor Elmshorn–Hamburg (2+2)

Wesentliche infrastrukturelle Voraussetzungen für das Szenario 2026 sind die Neuordnung des bundesweiten Fernverkehrs auf der Nord-Süd-Achse Hamburg–Frankfurt–Stuttgart und die Fertigstellung des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona Nord. Damit ergibt sich die Chance, das Fahrplanangebot im Nahverkehr den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Das Szenario 2026 konzentriert sich daher auf die Umsetzung im Korridor Elmshorn–Hamburg.

Durch eine Neuorganisation des Fernverkehrs auf der Hamburger Verbindungsbahn ergibt sich die Möglichkeit, das Angebot im Nahverkehr bis Hamburg Hauptbahnhof zu verdichten. Die beiden Regional-Express-Linien RE 70 Kiel–Hamburg Hauptbahnhof und RE 7 Flensburg/Kiel–Hamburg Hauptbahnhof verkehren dann zwischen Neumünster und Hamburg in einem exakten halbstündlichen Rhythmus. Zusätzlich ergänzen sich die beiden Regionalbahnlinien RB 61 und RB 71 von Itzehoe und Wrist zwischen Elmshorn und Hamburg Hauptbahnhof ebenfalls zu einem Halbstundentakt.

Die Zahl der direkten Regionalzüge zum Hamburger Hauptbahnhof verdoppelt sich für Tornesch und Pinneberg von einmal pro Stunde auf zweimal pro Stunde. Von Elmshorn steigt das Angebot durch die zusätzliche Regionalbahn um 25 %. In der Hauptverkehrszeit verkehren darüber hinaus weitere Regionalbahnen zwischen Elmshorn und Altona-Nord, sodass insgesamt bis zu vier schnelle Regionalbahn-Verbindungen von Tornesch und Pinneberg nach Hamburg möglich sind.

Hamburg Hbf – Hamburg-Altona – Elmshorn (2+2)	
Gesamtinvestition: 0 €	Betrieb: ca. 6 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Abhängig von einer bundesweiten Umstellung des Fernverkehrs in Folge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Fertigstellung des Bahnhofs Hamburg-Altona Nord können umfangreiche Angebotsverbesserungen zwischen Hamburg und Pinneberg, Tornesch und Elmshorn etabliert werden.	
Bemerkungen: - Halbstundentakt von Pinneberg und Tornesch nach Hamburg Hbf - Halbstundentakt von Pinneberg und Tornesch nach Hamburg-Altona Nord - Exakter Halbstundentakt Neumünster–Hamburg Hbf - Annahme der Betriebskosten für einen neuen Verkehrsvertrag ab Dez. 2027; bei früherer Realisierung sind betriebliche Möglichkeiten und Kosten mit der NBE zu verhandeln - Doppelstockwagen ab Dezember 2027	
Zeithorizont: 2026, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

13) Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg

Zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg ist bereits für 2026 ein Ausbau zum Halbstundentakt geplant. Die Fahrzeiten bleiben im Wesentlichen unverändert. Durch die Verdichtung entstehen für Bad Segeberg und die Zwischenstationen halbstündliche Verbindungen nach Hamburg und Lübeck.

Voraussetzung für die Angebotsausweitung ist die Errichtung einer neuen Kreuzungsmöglichkeit in Fresenburg und abschnittsweise eine Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 140 km/h. Die Maßnahme ist zudem der Einstieg in die weitere Aufwertung der Bahnstrecke Neumünster-Bad Oldesloe und ihre Etablierung als Bypass. Die Realisierung dieser Maßnahme ist vom Zeithorizont des Ausbaus der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster abhängig, siehe 5.2.2.prioritäres Projekt). Es wird zu prüfen sein ob ein Vorziehen dieser Maßnahme möglich und sinnvoll ist.

OD-SE Taktverdichtung	
Gesamtinvestition: 20 Mio. € Landesanteil: 0 € Bundesanteil: 20 Mio. €; LuFV 8.7-MItel	Betrieb: 2,5 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4	
Allgemeine Beschreibung: Für die Verbindung Bad Oldesloe nach Bad Segeberg ist ein Halbstundentakt geplant.	
Bemerkungen: - Halbstundentakt Bad Oldesloe–Bad Segeberg - Zusätzliche Ausweichroute für Neumünster–Hamburg - Inbetriebnahme eines zweiten Bahnsteigs in Rickling und Fresenburg	
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	

14) Flügelzugkonzept RE Kiel-Schleswig-Husum/Flensburg / RE Hamburg–Flensburg

Dieser Regional-Express-Linie Kiel–Husum wird in Jübek mit einem Zugteil nach Flensburg gekuppelt. Dadurch entsteht zwischen Rendsburg und Flensburg eine zweite Verbindung pro Stunde und das Angebot kann in ein Schnell-Langsam-Konzept zwischen dem Regional-Express Hamburg–Flensburg und der Regionalbahn Kiel–Flensburg aufgeteilt werden. Zusammen mit dem stündlichen Regional-Express von Kiel über Eckernförde nach Flensburg entsteht mit dem neuen Regional-Express von Kiel via Rendsburg nach Flensburg ebenfalls ein halbstündliches Angebot zwischen Kiel und Flensburg. Das Gutachten OdeS trifft Aussagen zum Flügelkonzept für den RE 74 und unterstützt diese Idee.

Flügelkonzept RE 74 Jübek-Flensburg	
Gesamtinvestition: 1 Mio. € Landesanteil: 1 Mio. €	Betrieb: 3 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4,	
Allgemeine Beschreibung: Der RE 74 Kiel – Husum wird durch einen zusätzlichen Triebwagen zwischen Kiel und Jübek verstärkt, der ab dort nach Flensburg weitergeführt wird	
Bemerkungen: - Zweite stündliche Fahrmöglichkeit Kiel-Flensburg (über Schleswig) - Direktverbindung Tarp – Kiel - Kapazitätsausweitung Kiel - Jübek - Umsteigeverbindung Husum – Flensburg über Jübek - Möglichkeit zur Beschleunigung Flensburg – Hamburg durch Verlagerung einzelner Halte vom RE 7 zum RE 74	
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	

5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Wesentlich für die vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen sind Kapazitätssteigerungen vor allem entlang der Nachfrageschwerpunkte und landesweite Reisezeitverkürzungen.

Im Zulauf auf Hamburg werden auf allen Achsen zusätzlich insgesamt 55 % mehr Sitzplatzkapazitäten bereitgestellt. Rund um die Großstädte Kiel und Lübeck werden S-Bahnartige Verkehrssysteme mit mehr Verbindungen und zusätzlichen Haltestellen errichtet.

Die Reisezeiten im Bahnverkehr werden in ganz Schleswig-Holstein deutlich verkürzt. Durch zusätzliche Direktverbindungen entfällt das Umsteigen, und die verbleibenden Umsteigerelationen werden durch Optimierungen der Anschlussknoten verkürzt.



Abbildung 3: Mögliche Taktverdichtungen bis 2030 oder später

Dafür sind umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Im Verflechtungsbereich zu Hamburg ist die Infrastruktur auf den Achsen nach Elmshorn und Bad Oldesloe bereits heute überlastet. Mit den Projekten S4 Ost und S21 sind für zwei Achsen bereits konkrete Projekte in Umsetzung.

Auch an anderen Stellen ist die Netzinfrastruktur ein limitierender Faktor für alle Verkehrsarten auf der Schiene. Diese Infrastrukturprojekte stehen nicht allein im Fokus des Nahverkehrs, sondern sollen vom Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vorangebracht werden. Auf der Achse nach Elmshorn steht mit dem Großprojekt “S4 West” eine deutliche Kapazitätsverbesserung an. Neben den Großprojekten im Hamburger Umland sind an vielen weiteren Stellen im Land Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

An erster Stelle ist dabei eine weitgehende Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Westerland zu nennen. Durch den Ausbau, der zwischen Niebüll und Klanxbüll beginnen soll, wird der hochbelastete und in vielen Teilen noch eingleisige Streckenabschnitt endlich eine Entlastung erfahren. Die Finanzierung erfolgt über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Die Realisierung soll durch die Aufnahme des Gesamtprojektes in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ggf. beschleunigt werden. Durch das Vorhaben wird eine Qualitätsverbesserung erwartet. Zudem kann die Reisegeschwindigkeit durch den dann möglichen Verzicht auf Kreuzungsaufenthalte verkürzt werden.

Die Kapazität des Netzes kann durch eine Weiterentwicklung der Leit- und Sicherungstechnik gesteigert werden. Hier sind neben klassischen Blockverdichtungen Systeme wie digitale Stellwerke und das Zug-Kontroll-System European Train Control System (ETCS) nötig. Auf der Strecke Fehmarn–Lübeck wird ETCS vorgesehen, um die Interoperabilität mit dem dänischen Streckenabschnitt sicherzustellen. Für die Strecke Hamburg–Lübeck wird die Ausrüstung mit ETCS geprüft. Anhand anderer Beispielprojekte wird weiterverfolgt, inwiefern durch ETCS ein stabilerer und leistungsfähigerer Betrieb ermöglicht wird. Zudem können bei Einsatz von ETCS die Ausbaukosten für die Leit- und Sicherungstechnik verringert werden.

Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge ihrer Priorität dargestellt.

1) S4-Ost

Zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg-Gartenholz wird eine separate S-Bahn-Infrastruktur errichtet. Ahrensburg wird mit der S 4 zukünftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt mit Hamburg Hauptbahnhof und der Hamburger Innenstadt verbunden. Bargteheide wird ganztägig im 20-Minuten-Takt mit Hamburg verbunden, während Bad Oldesloe im Stundentakt von der S 4 angebunden wird.

Durch den Ausbau wird die Kapazität der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck erhöht. Die neue S-Bahn wird als S 4 zwischen Bad Oldesloe und Hamburg-Altona über den Hamburger City-Tunnel verkehren. Dadurch sind direkte Fahrten zu vielen Zielen in der Hamburger Innenstadt möglich.

Auf schleswig-holsteinischem Gebiet wird die Strecke auf den 4,6 km zwischen der Landesgrenze und Ahrensburg als zweigleisige S-Bahn und zwischen Ahrensburg und Ahrensburg-Gartenholz auf 2,5 km als eingleisige S-Bahn neben die heute bestehende zweigleisige Bahnstrecke gelegt. In Ahrensburg West entsteht eine neue Station mit

Übergangsmöglichkeit zur U-Bahn-Linie 1. Auf Hamburger Gebiet beträgt die Länge der dort entstehenden zweigleisigen S-Bahn etwa 12,7 km. Hier entstehen vier neue Haltestellen. Durch die S 4 kann der Hamburger Hauptbahnhof entlastet werden. Ein großer Teil des Projektnutzens entsteht daher außerhalb des ÖPNV, weshalb für das Projekt eine Mischfinanzierung aus dem GVFG des Bundes und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) erfolgen wird. Die Gesamtkosten des Projekts liegen derzeit bei ca. 1,7 Mrd. €.

S4-Ost Hamburg–Bad Oldesloe	
Gesamtinvestition: 1,7 Mrd. € Landesanteil: 100 Mio. € Bundesanteil GVFG: 600 Mio. € Bundesanteil BSWAG: 800 Mio. € Sonstige Hamburg: 200 Mio. €	Betrieb: 19 Mio. €/Jahr Landesanteil: 3 Mio. €/Jahr Sonstige: Hamburg: 16 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4	
Allgemeine Beschreibung: Der Neubau von knapp 20 km S-Bahn-Gleisen parallel zur bestehenden Bahnstrecke Hamburg-Lübeck und Einrichtung einer neuen S-Bahn-Linie 4 zwischen Bad Oldesloe und Hamburg-Altona sind geplant. Ein neuer Haltepunkt Ahrensburg West mit Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn und deutliche Angebotserweiterungen zwischen Bargteheide, Ahrensburg und Hamburg sollen umgesetzt werden. Eine Trennung zwischen schnellen und langsamen Verkehren wird angestrebt, sodass auch eine Kapazitätserhöhung für Fern- und Regionalverkehre möglich ist.	
Bemerkungen: - Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs - Erhöhung der Kapazität zwischen Ahrensburg und Hamburg, SPNV heute schon überlastet, zusätzlich wird vermehrter Güterverkehr durch FBQ erwartet - Geringe Störungsanfälligkeit des S-Bahn-Verkehrs durch eigene Infrastruktur zwischen Hamburg und Ahrensburg	
Zeithorizont: 2029, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

2) Elektrifizierung Itzehoe–Westerland

Die Elektrifizierung der Marschbahn ist ein zentrales Projekt dieses LNVPs. Der Betrieb der Marschbahn mit schweren Dieselloks ist langfristig nicht mehr in Einklang mit einem modernen nachhaltigen SPNV zu bringen. Um in Schleswig-Holstein vollständig auf den Einsatz fossiler Energieträger im SPNV verzichten zu können, ist die Elektrifizierung der 172 km langen Strecke unumgänglich. Für den Betrieb der Marschbahn ist die Elektrifizierung aber auch aus anderen Gründen alternativlos: Es besteht die Gefahr, dass mittel- bis langfristig gar nicht mehr entsprechend leistungsfähige Diesellokomotiven für den Personenverkehr zur Verfügung stehen. Die Entwicklung entsprechender Fahrzeuge für die Wasserstofftechnologie ist nicht absehbar und zudem ist die Anbindung der Westküste mit dem DB Fernverkehr langfristig nur mit einer Elektrifizierung abzusichern.

Die Elektrifizierung der Marschbahn ist das Schlüsselelement für die klimaneutrale Mobilität an der Westküste Schleswig-Holsteins. Die Elektrifizierung der Marschbahn ermöglich attraktivere Regionalverbindungen von Heide (Holstein) über Itzehoe nach Hamburg Hauptbahnhof ohne Umstieg. Eine vollständige Elektrifizierung der Marschbahn, die Vorteile im Fern- und Güterverkehr mit sich bringt, kann bis zum Ende dieses Jahrzehnts realisiert werden.

Aufgrund ihrer Bedeutung für den Klimaschutz wird die Elektrifizierung der Marschbahn so schnell wie möglich umgesetzt. Maßnahmen der Projektbeschleunigung werden kontinuierlich geprüft. Beispielsweise sollte eine Aufnahme in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz geprüft werden.

E-Netz West	
Gesamtinvestition: 390 Mio. € Landesanteil: 39 Mio. € Bundesanteil: 351 Mio. €	Betrieb: Einsparung 8 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 5	
Allgemeine Beschreibung: Elektrifizierung der 172 km langen Marschbahn	
Bemerkungen: - Verbesserungen nicht nur für den SPNV, sondern auch für den Fern- und Autozugverkehr, sowie den Güterzugverkehr - Integration der Elektrifizierung Wilster-Brunsbüttel für den SGV in das Projekt Elektrifizierung Marschbahn ist anzustreben	
Zeithorizont: 2030 (ggf. früher), gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

3) Hamburg–Elmshorn/ S4-West

Langfristiges Ziel des Landes für die Achse Hamburg-Pinneberg-Elmshorn ist das Bahnangebot „Drei-Zwei-Drei“: je Stunde drei Regional-Express-Züge zum Hamburger Hauptbahnhof, zwei Regionalbahnen zum Hamburger Hauptbahnhof und drei S-Bahnen nach Altona.

Ohne einen weiteren Ausbau der Infrastruktur nördlich von Altona-Nord ist die Verlängerung der S-Bahn bis Elmshorn nicht sinnvoll. Gleichzeitig sind auf der Hamburger Verbindungsbahn die Kapazitäten für zusätzliche Regionalzüge erschöpft. Daher ist die S-Bahn als Express-S--Bahn auf zusätzlicher Infrastruktur nördlich von Pinneberg bis Elmshorn (drittes Gleis mit Begegnungsabschnitten) zu verlängern. Auf eine separate Ausfädelung zwischen S-Bahn und Fernbahn in Altona-Nord kann dann verzichtet werden. Die Gleichstrom-Express-S-Bahn weist gegenüber einer Verlängerung der S-Bahn im Mischbetrieb nördlich von Altona-Nord folgende Vorteile auf:

- Durch den möglichen Verzicht auf die Pufferzeiten vor Altona-Nord kann die Gleichstrom-Express-S-Bahn weitere Halte zwischen Pinneberg und Altona-Nord bedienen (z. B. Stellingen mit zukünftigem Umstieg zur U 5), ohne dass sich Fahrzeiten signifikant verlängern.
- Die Gleichstrom-Express-S-Bahn verkehrt unabhängig vom Fern-, Regional- und Güterverkehr und damit zuverlässiger als eine S-Bahn im Mischbetrieb.
- Der bevölkerungsreiche Elmshorner Süden kann mit einem neuen Haltepunkt Elmshorn Süd direkt erschlossen werden. Durch einen neuen Haltepunkt Pinneberg Nord kann zusätzliches Fahrgastpotenzial angesprochen werden.
- Eine Gleichstrom-Express-S-Bahn kann in Hamburg ohne die massiven Zugkilometer-ausweitungen einer Express-S-Bahn im Mischbetrieb umgesetzt werden. Dadurch ist die Realisierung der Gleichstrom-Express-S-Bahn zusammen mit Hamburg einfacher umzusetzen.

Die genaue Ausgestaltung des Projektes S 4 West befindet sich derzeit noch in der Abstimmung. Ein Koordinierungskreis wurde etabliert. Auch das Gutachten OdeS spricht sich für die Realisierung einer S 4 West aus.

S4-West	
Gesamtinvestition: 500 Mio. € Landesanteil: 125 Mio. € Bundesanteil: 375 Mio. €	Betrieb: 9 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Durch die Ergänzung der Strecke Pinneberg–Elmshorn um ein drittes und abschnittsweise um ein viertes Gleis wird ein bedeutender Engpass im schleswig-holsteinischen Bahnnetz beseitigt. Die Trennung von schnellen und langsamen Verkehren verbessert die Trassenkapazität. Elmshorn kann an das S-Bahn-System angebunden werden und es können zwei neue Haltepunkte in Pinneberg Nord und Elmshorn Süd realisiert werden.	
Bemerkungen: - Verlängerung der S 4 als Express-S-Bahn auf eigener Infrastruktur Altona–Pinneberg–Elmshorn - 20-Minuten-Takt S 4 Elmshorn–Pinneberg–Altona - Zusätzliche Bahnhöfe Elmshorn Süd und Pinneberg Nord - Vom Fern- und Güterverkehr unabhängiger Betrieb der Express-S-Bahn - Beibehaltung der direkten Anbindung des Zentrums von Altona nach Schließung des dortigen Fernbahnhofs - Verknüpfung mit der zukünftigen S 21 in Eidelstedt und der geplanten U 5 in Stellingen	
Zeithorizont: 2030; gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert	

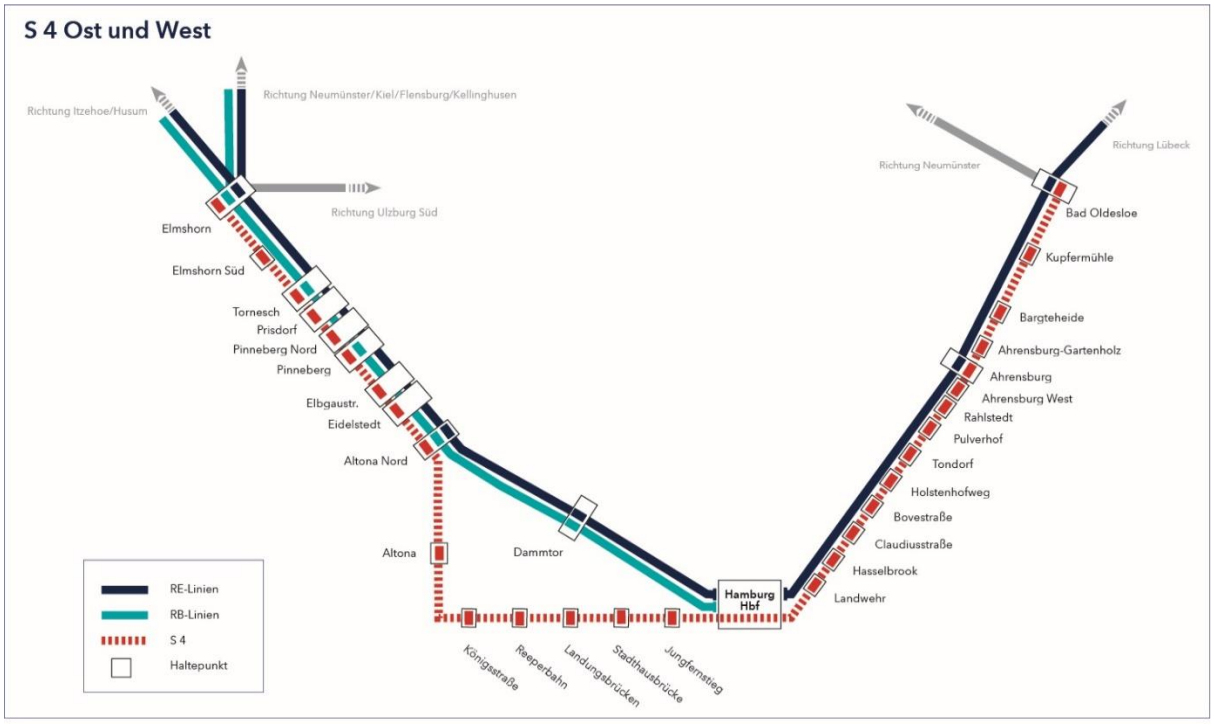


Abbildung 4: Verlauf der S4-Ost und -West

4) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster–Bad Segeberg–Bad Oldesloe

Das Gutachten OdeS hat für diese Strecke einen deutlichen Bedeutungsgewinn empfohlen: Zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg wird zwar bereits im Szenario 2026 ein Ausbau zum Halbstundentakt geplant. Die Strecke sollte jedoch weiter ausgebaut (nach Möglichkeit durchgehende Zweigleisigkeit) und elektrifiziert werden. Sie kann dann durch die Einführung einer neuen RE-Direktverbindung Hamburg–Ahrensburg–Bad Oldesloe–Bad Segeberg–Neumünster–Kiel aufgewertet werden und eine wichtige Rolle für eine neue langlaufende RE-Linie im Land erhalten. Sie könnte so außerdem eine entscheidende Rolle bei der Schaffung eines resilienten Aufbaus des schleswig-holsteinischen Bahnnetzes erhalten.

Neumünster - Bad Oldesloe; 2. Gl. + Elektrifizierung
Gesamtinvestition: 200 Mio. € Betrieb: 7 Mio. €/Jahr Landesanteil: 20-50 Mio. €, abhängig vonGewichtung auf Zweigleisigkeit oder Elektrifizierung (unterschiedliche Förderquoten des Bundes)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4
Allgemeine Beschreibung: Umfassender Ausbau der 45 km langen Strecke Neumünster–Bad Oldesloe, Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und Ausbau bis 140 oder 160 km/h
Bemerkungen: - Halbstundentakt Bad Oldesloe–Neumünster - Nutzung für neue RE-Direktverbindung Hamburg–-Ahrensburg–Bad Oldesloe–Neumünster–Kiel - Zusätzliche Ausweichroute für Neumünster–Hamburg
Zeithorizont: 2030, gemäß Aufnahme in Tabelle 5 finanziert

5) Feste Fehmarnbeltquerung – Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe

Die Fertigstellung der Hinterlandanbindung zur FBQ ist von der DB Netz AG für das Ende des Jahrzehnts terminiert. Es ist geplant, dass die von Hamburg nach Lübeck im Halbstundentakt verkehrenden Regional-Express-Züge in Lübeck in jeweils einen Zugteil nach Travemünde Strand und Neustadt (Holstein) geteilt werden können (der Halbstundentakt nördlich von Lübeck Hauptbahnhof wird aber nur zeitweise gefahren). Dadurch werden die Seebäder der Lübecker Bucht in der Saison halbstündlich mit Hamburg verbunden. Gegenüber der heute nur stündlichen Umsteigeverbindung wird Neustadt (Holstein) in Zukunft teilweise halbstündlich und 15 Minuten schneller in 75 Minuten erreicht. Die Fahrzeit der Regionalbahn Fehmarn-Burg–Lübeck wird durch den Ausbau um knapp 45 Minuten auf nur noch 44 Minuten verkürzt werden. Zwischen Heiligenhafen und Großenbrode ist eine neue Station für beide Kommunen vorgesehen. Heiligenhafen wird somit deutlich besser an den SPNV angebunden.

Die hier dargestellten finanziellen Mittel des Landes entsprechen den Kosten für die notwendigen Bahnhofsumfeldmaßnahmen an den Stationen und deren Straßenanbindung.

Im Gutachten OdeS wird ein Stundentakt durch eine Überlagerung eines RE 9 Lübeck–Nyköbing und eines RE 90 Lübeck–Fehmarn unterstellt.

Die Verschiebung der Trasse in das Landesinnere und die Aufgabe der sogenannten „Bäderbahn“ erfordert die Schaffung eines neuen attraktiven Angebots für die Gemeinde Timmendorfer Strand und ggf. weiterer Teile der Lübecker Bucht. Hierzu wurde im Juni 2021 ein Ideenwettbewerb mit Beteiligung von Verkehrsplanungsbüros und Studierenden durchgeführt.

FBQ (Landesanteil für Bahnhofsumfelder an der FBQ-Schienenanbindung)
Gesamtinvestition: 25 Mio. € Betrieb: - Landesanteil: 25 Mio. € Für die Bahnhofsumfelder der neuen Stationen an der FBQ-Schienenanbindung und deren Straßenanbindung
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Durch die Fertigstellung der FBQ können deutlich kürzere Fahrtzeiten und ein besseres Angebot realisiert werden. Die Investitionsmittel sind nur für die Umfelder der Stationen vorgesehen; die restlichen Kosten werden durch den Bund finanziert. Die Betriebskosten berücksichtigen nur einen Zweistundentakt Lübeck–Fehmarn, zusätzliche Kosten für einen Stundentakt sind noch zu prüfen.
Bemerkungen: - Angebotsausweitung Lübeck-Neustadt erfolgt im Zuge Betriebsaufnahme E-Netz Ost (siehe dort) - Beschleunigung der Fahrzeit Lübeck–Fehmarn im Regionalverkehr um knapp 45 Minuten auf nur noch 44 Minuten Fahrzeit - Stundentakt Lübeck–Fehmarn wünschenswert (aber hohe Betriebskosten von ca. 4 Mio. €/Jahr für Taktverdichtung) - Bisher finanziert: Zweistundentakt im Regionalverkehr Lübeck–Nykøping (DK) - Attraktives Verkehrsangebot für Timmendorfer Strand/Lübecker Bucht erforderlich (Ideenwettbewerb durchgeführt)
Zeithorizont: 2029, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Relation	Heute	mit FBQ
Fehmarn-Burg–Lübeck	1 h 28 min	44 min
Großenbrode–Lübeck	1 h 18 min	36 min
Oldenburg–Lübeck	1 h 00 min	26 min
Lensahn–Lübeck	53 min	21 min
Neustadt–Hamburg	1 h 40 min	1 h 22 min
Timmendorfer Strand/Ratekau–Hamburg	1 h 15 min	1 h 05 min
Fehmarn-Burg–Hamburg (saisonal)	2 h 15 min	1 h 23 min

Tabelle 6: Fahrzeitverkürzungen im SPNV nach Inbetriebnahme der FBQ-Schienenanbindung

6) Ausbau Kiel–Lübeck

Die Strecke Kiel–Lübeck wird beschleunigt und die Anzahl der Fahrten erhöht. Zukünftig werden die Städte halbstündlich mit einer Fahrzeit von 54 Minuten verbunden. Die Begegnung der Züge findet auf der ansonsten eingleisigen Strecke jeweils in Preetz, Plön und Eutin statt, sodass weiterhin eine ideale Verknüpfung mit den Stadtbussystemen erreicht wird.

Dieses Fahrplankonzept erfordert einen Ausbau der Strecke im Abschnitt Lübeck–Eutin auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Im Bereich der Plöner Seenplatte sind geringfügige Ausbauten erforderlich.

Kiel–Lübeck, Stufe 2 b	
Gesamtinvestition: 35 Mio. € Landesanteil: 8.750.000 € Bundesanteil: 26.250.000 €	Betrieb: 10 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 4	
Allgemeine Beschreibung: Durch einen Ausbau der Strecke kann eine deutliche Beschleunigung der Verbindung erzielt werden. Es werden halbstündlich Verbindungen mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde angeboten.	
Bemerkungen: - Schneller Halbstundentakt Kiel–Lübeck mit jeweils 54 Minuten Fahrzeit (Beschleunigung der Linien RE 83 und RB 84 um 15 bzw. 31 Minuten) - Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel–Preetz und Lübeck–Malente	
Zeithorizont: Nach 2030, Finanzierung noch nicht gesichert	

7) Bahnknoten Flensburg

In Flensburg soll am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ein neuer Innenstadtbahnhof errichtet werden. Dazu würde das noch vorhandene Gleis zum Hafen wieder für den Personenverkehr reaktiviert werden. Sämtliche in Flensburg endenden Verkehre von Kiel, Hamburg, Dänemark und gegebenenfalls Niebüll könnten zum innerstädtischen Bahnhof am ZOB geführt werden. Die Verknüpfung zwischen dem städtischen Busverkehr und dem regionalen Bahnverkehr würde vereinfacht.

Ein 2016 gemeinsam mit der Stadt Flensburg, den dänischen Partnern Region Sønderjylland und der Gemeinde Aabenraa durchgeführtes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass durch einen neuen Bahnhof im Zentrum Flensburgs 65 % mehr Fahrgäste für den SPNV gewonnen werden könnten. Damit könnten die heute weit unterdurchschnittlichen Nutzerzahlen des Bahnverkehrs in Flensburg auf ein zufriedenstellendes Niveau gehoben werden.

Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind zu vergleichsweise geringen Kosten herzurichten. Die Kostenschätzungen hierfür bewegen sich im Rahmen von ca. 27 Mio. € für die einfache Ertüchtigung der Strecke zum neuen Flensburger Innenstadtbahnhof bis zu ca. 70 Mio. € beim sinnvollen zusätzlichen Bau mehrerer Verbindungskurven und weiterer Haltepunkte.

Selbst mit den genannten 70 Mio. € Investitionskosten ist ein sehr hoher Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) zu erwarten. Eine erste überschlägige Abschätzung ergab einen NKI von 8. Damit steht dieses Projekt so gut da wie kaum ein anderes Schieneninfrastrukturprojekt in Schleswig-Holstein. Das Projekt wird bisher durch die Stadt Flensburg allerdings abgelehnt.

Neben dem Standort ZOB könnten rund um Flensburg weitere Bahnhöfe reaktiviert werden. Der Bahnhof Flensburg-Weiche würde wiedereröffnet und Halt für alle Regional- und Fernzüge. Der Bahnhof hätte damit die Funktion eines zentralen Fernbahnhofs für die deutsch-dänische Grenzregion. Am Standort Flensburg Exe und Flensburg Campus würden ebenfalls neue Halte errichtet werden, die insbesondere dem Schüler- und studentischen Verkehr dienen und das neue Klinikum erschließen würden.

Das Gutachten OdeS unterstützt ebenfalls die Schaffung eines neuen innerstädtischen Bahnhofs. Es wird zumindest für den Vorlaufbetrieb einer denkbaren Stadt-Regionalbahn die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur empfohlen.

Innenstadtbahnhof Flensburg (ohne Niebüll)	
Gesamtinvestition: 27 Mio.–70 Mio. € Landesanteil: 3 Mio.-7 Mio. € Bundesanteil: 24 Mio.-63 Mio. €	Betrieb: 0 €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Zentrales Element der Neuordnung des Bahnknotens Flensburg ist die Schaffung eines neuen Innenstadtbahnhofs an der Hörnspitze, unmittelbar neben dem ZOB. Der neue Bahnhof mobilisiert erhebliche Kundenpotenziale und ist Grundlage für einen Ausbau des Bahnverkehrs rund um Flensburg.	
Bemerkungen: - Vergleichsweise überschaubare Investitionskosten - Plus 120 Mio. Pkm/Jahr in der Gesamtschau (ohne Effekte auf den Fernverkehr) - Nutzen-Kosten-Indikator: 8 (für Maximalvariante)	
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	



Abbildung 5: Neuordnung Bahninfrastruktur Flensburg

8) S-Bahn Kiel

Die Landeshauptstadt Kiel und die sie umgebende Region bieten besonders große Potenziale für die Verlagerung des PKW-Verkehrs auf die Schiene. Daher wurde ein Projekt unter dem Arbeitstitel S-Bahn Kiel entwickelt. Rund um Kiel wird auf allen Zulaufstrecken zusätzlich zu den im Stunden- oder Halbstundentakt verkehrenden Regional- Express-Linien eine S-Bahn im Halbstundentakt eingerichtet. Dazu werden insgesamt ca. 20 neue Stationen errichtet. An einigen Stellen werden zusätzliche zweigleisige Begegnungsabschnitte errichtet. Folgende S-Bahn-Linien mit jeweils halbstündlicher Bedienung werden eingerichtet:

- Kiel–Preetz (mit neuen Stationen in Kiel-Wellsee, Kiel Berchtesgardener Straße, Schwentinental Gutenbergstraße, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus)
- Kiel–Neumünster (mit neuen Stationen in Kiel-Meimersdorf, Neumünster-Tungendorf)
- Kiel–Rensburg–Rendsburg-Seemühlen (mit neuen Stationen in Kiel-Mettenhof, Rendsburg/Büdelsdorf Kronwerk, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen) mit der Option zur Verlängerung nach Fockbek
- Kiel–Eckernförde–Eckernförde Nord (mit neuen Stationen in Kiel Lübecker Chaussee/Hamburger Chaussee, Kiel Winterbeker Weg, Kiel Waldorfschule, Kronshagen Schulzentrum, Neuwittenbek, Gettorf Süd, Eckernförde Süd, Eckernförde Strand, Eckernförde Pferdemarkt und Eckernförde Nord); diese Linie könnte zweistündlich über Lindaunis (neuer Halt, damit ganzjährige Bedienung des Ortes) und Süderbrarup nach Kappeln (neuer Halt) verlängert werden

Im Gutachten OdeS werden die Vorschläge für einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr rund um Kiel in ähnlicher Form aufgegriffen. Es wird dort allerdings vorgeschlagen, die Strecke nach Eckernförde und Preetz gleich durchgehend zweigleisig auszubauen, was mit den hier dargestellten finanziellen Mitteln allerdings nicht finanzierbar wären.

S-Bahn Kiel	
Gesamtinvestition: 100 Mio. € Landesanteil: 25 Mio. € Bundesanteil: 75 Mio. €	Betrieb: 36 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4	
Allgemeine Beschreibung: Die Attraktivität des SPNV in der Kiel-Region soll durch eine Regio-S-Bahn Kiel gesteigert werden. Dafür wird auf allen Zulaufstrecken zusätzlich zu den im Stunden- oder Halbstundentakt verkehrenden Regional-Express-Linien eine S-Bahn im Halbstundentakt eingerichtet.	
Bemerkungen: - ca. 20 neue Stationen - Verdichtung der RB-Linien von Kiel nach Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Preetz und Schönberg - modular und unabhängig in Stufen umsetzbar - Kostenangabe für Infrastruktur stellt eine erste Abschätzung der Größenordnung dar	
Zeithorizont: Nach 2030, Finanzierung noch nicht gesichert	



Abbildung 6: S-Bahn-System Kiel

9) S-Bahn Lübeck

Rund um Lübeck wird ebenso wie in Kiel auf vielen Zulaufstrecken der Halbstundentakt eingeführt. Aufgrund anderer netztechnischer Rahmenbedingungen ist hier in der Regel kein Schnell-Langsam-Konzept erforderlich. Viele Züge der Trave-S-Bahn Lübeck sind keine zusätzlichen Züge, sondern Bestandteile der RE-Verkehre aus Hamburg. Die Direktverbindungen nach Hamburg machen die Verkehre besonders attraktiv.

- Lübeck–Bad Oldesloe (eine zusätzliche Station in Lübeck-Moisling), wird durch den halbstündlichen Regional-Express Lübeck–Hamburg bedient. Die Umsetzung von Lübeck-Moisling ist unabhängig vom Konzept S-Bahn Lübeck und bereits Ende 2023 geplant.
- Lübeck–Büchen (zusätzliche Stationen in Lübeck-Genin und Pogeez).
- Lübeck–Travemünde Strand, wird durch den halbstündlichen Regional-Express Hamburg–Travemünde Strand bedient. Der Zug von Hamburg wird dabei in Lübeck in einen Zugteil nach Neustadt (Holstein) und Travemünde Strand geteilt. In Lübeck-Waldhusen wird ein neuer Haltepunkt errichtet.
- Lübeck–Neustadt (Holstein) wird durch den halbstündlichen Regional-Express Hamburg–Neustadt (Holstein) bedient. Der Zug von Hamburg wird dabei in Lübeck in einen Zugteil nach Neustadt (Holstein) und Travemünde Strand geteilt.
- Lübeck–Malente mit stündlicher Trave-S-Bahn zusätzlich zum halbstündlichen Regional-Express Kiel–Lübeck. In Malente kann die innerörtliche Erschließung durch eine Verlängerung der in Malente endenden Regionalbahnen bis in den Bereich Malente Mitte verbessert werden.

Im Gutachten OdeS wird ein nahezu identischer Vorschlag gemacht. Dabei wird die Verbindung Lübeck–Büchen als RE 85 nach Hamburg weitergeführt. Eine solche Direktverbindung wäre zwar ein sehr attraktives Angebot, ist jedoch aufgrund der besonderen Anforderungen an das einzusetzende Fahrzeugmaterial besonders aufwändig.

S-Bahn Lübeck
Gesamtinvestition: 12 Mio. € Betrieb: 8 Mio. €/Jahr Noch keine Aufteilung möglicher Baukosten vollzogen
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4
Allgemeine Beschreibung: Das Angebot der Trave-S-Bahn wird erweitert und besonders durch die Direktverbindung nach Hamburg attraktiver
Bemerkungen: - Zusätzliche Stationen - Halbstundentakt Lübeck–Büchen - Halbstundentakt Lübeck–Neustadt (Holst.) - Halbstundentakt Lübeck–Lübeck-Travemünde Strand
Zeithorizont: Nach 2030, Finanzierung noch nicht gesichert

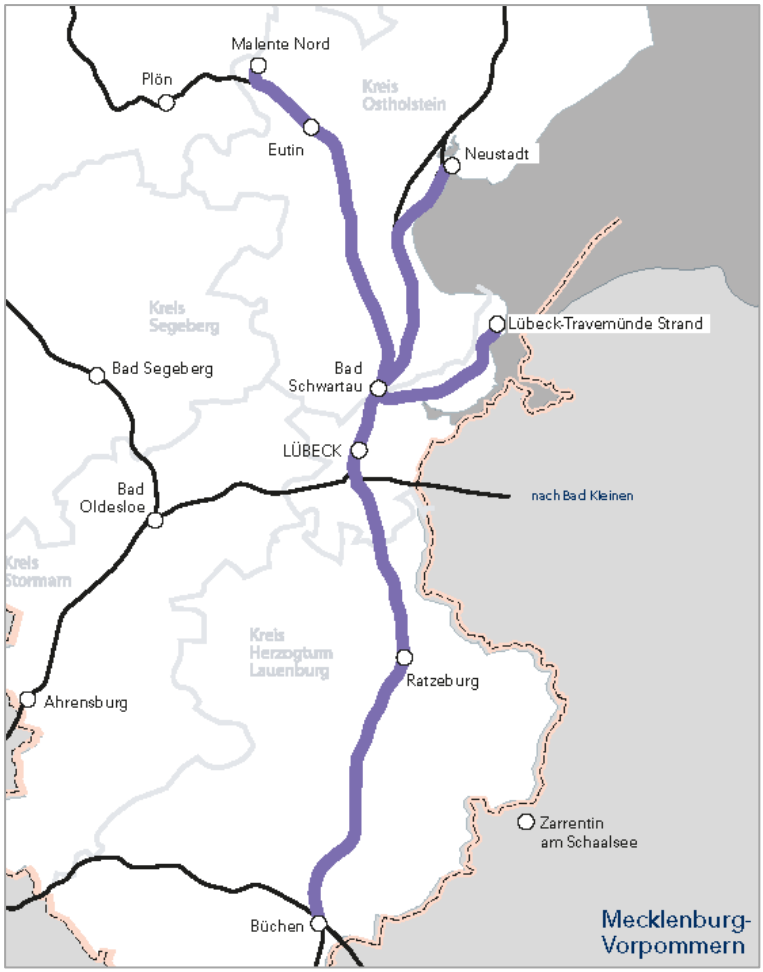


Abbildung 7: S-Bahn Lübeck

10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg- Geesthacht

Die Stadt Geesthacht ist mit über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt des Landes ohne eigenen Anschluss an das SPNV-Netz. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke durch den SPNV wurde bezüglich ihrer technischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie konzeptionell untersucht und ist Teil des Maßnahmenpakets des OdeS-Gutachtens.

Die Realisierung eines SPNV-Angebots wird in zwei Stufen empfohlen:

Stufe 1 sieht eine Regionalbahn zwischen Geesthacht und dem Bahnhof Hamburg-Bergedorf mit einer Fahrtzeit von 20 Minuten vor. Auf Hamburger Stadtgebiet muss hierfür allerdings eine Neubautrasse im Straßenraum errichtet werden.

Stufe 2 sieht als Ergänzung zu den Regionalbahnen einen umsteigefreien Regionalexpress zwischen Geesthacht und Hamburg Hbf vor. Für die Realisation der Stufe 2 müsste allerdings zunächst der auf der Strecke Hamburg- Bergedorf – Büchen vorhandene eingleisige Abschnitt zwischen Berliner Tor und Tiefstack zweigleisig ausgebaut werden. Außerdem müsste eine Einfahrmöglichkeit in den HH Hbf. gegeben sein, was bislang aus Kapazitätsgründen ausgeschlossen ist.

Geesthacht – Bergedorf (Variante 1)	
Gesamtinvestition: 74 Mio. € Landesanteil: 7 Mio. € Bundesanteil: 67 Mio. €	Betrieb: 17 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Durch die Reaktivierung der Strecke wird Geesthacht an den SPNV angebunden	
Bemerkungen: - Verkürzung der Reisezeiten (13 %), Erhöhung Zuverlässigkeit - Erhöhung Kapazität und Nachfrage (20 %)	
Zeithorizont für die 1. Stufe: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	

11) S32 Schenefeld

Hamburg plant eine Schnellbahn in den Hamburger Westen. Nach einer Machbarkeitsuntersuchung und einem Variantenvergleich wurde entschieden, eine S-Bahn (S32) nach Osdorfer Born zu führen. Diese kann bei noch nachzuweisender Wirtschaftlichkeit nach Schenefeld (Einwohnerzahl über 18.000) in Schleswig-Holstein weitergeführt werden. Die Strecke von Osdorfer Born bis Schenefeld ist knapp 2 km lang und würde im Stadtzentrum enden.

S32 Schenefeld
Gesamtinvestition: noch zu ermitteln (aufgrund Tunnellage aber hohe Kosten zu erwarten) Betrieb: ca. 2 Mio. €/Jahr (SH und HH jeweils ca. 50%)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4
Allgemeine Beschreibung: Schenefeld wird an das Hamburger Schnellbahnnetz angeschlossen und erhält damit einen Schienenanschluss.
Bemerkungen: - Die genaue Linienführung und Lage der Haltestellen sind noch nicht festgelegt. - Die Kosten enthalten nur die Verlängerung von Osdorfer Born nach Schenefeld.
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

12) Reaktivierung Neumünster–Ascheberg

Die 26 km lange Strecke Neumünster–Ascheberg sollte für den SPNV reaktiviert und von einer relativ schnellen RE-/RB-Linie Neumünster–Plön bedient werden. Als Zwischenhalte sollten mindestens Ascheberg und Wankendorf bedient werden. Denkbar ist ein weiterer Halt in Neumünster Christianstraße. In Neumünster und Plön erfolgt eine exakte Einbindung in die Anschlussknoten. Es wird eine Fahrzeit zwischen Neumünster und Plön von 22 Minuten erreicht. Gegenüber dem Bus, der etwas über eine Stunde unterwegs ist, wäre dies eine Fahrzeitverkürzung um 60 bis 70 %. Von Plön nach Hamburg würde sich die Fahrzeit (gegenüber der heutigen Verbindung über Lübeck) um etwa 20 Minuten verkürzen.

Der Betrieb der Strecke ist nur dann wirtschaftlich, wenn er mit einem zwischen Neumünster und Plön pendelnden Fahrzeug erfolgen kann. Hierfür muss die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf mindestens 120 km/h gebracht werden. Die Investitionskosten für die Reaktivierung der 26 km langen Strecke zwischen Neumünster und Ascheberg werden auf 40 Mio. € geschätzt.

Das Gutachten OdeS sieht eine Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster–Ascheberg vor. Dort wird eine Verlängerung eines Angebots im Stundentakt über Plön hinaus als prüfenswert erachtet. Eine Durchbindung bis nach Lübeck wird diskutiert. Die Fahrgastprognose des Gutachtens OdeS übertrifft die Annahmen der NAH.SH.

Neumünster–Ascheberg	
Gesamtinvestition: 40 Mio. € Landesanteil: 4 Mio. € Bundesanteil: 36 Mio. €	Betrieb: 2,5 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4	
Allgemeine Beschreibung: Reaktivierung der 26 km langen Bahnstrecke Neumünster–Ascheberg und Einrichtung eines stündlichen Angebots zwischen Neumünster und Plön	
Bemerkungen: - Schnelle RE-Linie Plön–Neumünster mit 22 Minuten Fahrzeit - Beschleunigung der Verbindung Plön–Hamburg gegenüber der bisherigen Verbindung via Lübeck - Neue Stationen in Neumünster Christianstraße und Wakendorf	
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	

13) Reaktivierung Niebüll–Flensburg (Innenstadt)

Die etwas über 40 km lange Strecke zwischen Niebüll und Flensburg-Weiche könnte, allerdings nur unter Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit und der Errichtung des neuen Innenstadtbahnhofs in Flensburg (siehe 7), wieder für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden. Eine Höherpriorisierung dieser Maßnahme ist möglich, wenn die kommunalen Gremien der Stadt Flensburg eine Zustimmung zum Innenstadtbahnhof geben. Insgesamt würden neun Stationen entlang der Strecke errichtet werden.

Die Strecke wäre eine zusätzliche Ost-West-Verbindung im Schienennetz und würde sowohl im Einzugsbereich von Flensburg als auch für die Pendlerverkehre in Richtung Sylt zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene führen. Handewitt mit über 11.000, Leck mit über 7.500 und Schafflund mit ca. 2.300 Einwohnerinnen und Einwohnern wären wieder an den SPNV angeschlossen. Die reaktivierte Bahnverbindung würde den heute gut angenommenen Schnellbus Niebüll–Flensburg ersetzen. Damit die Erschließungsqualität im Korridor weiter gut ist, ist die Erstellung eines abgestimmten Bahn-Bus-Konzeptes erforderlich.

Die Gesamtkosten der Reaktivierung liegen nach einer Schätzung aus dem Jahr 2018 ohne Berücksichtigung der Kosten für Reaktivierung bis zum Innenstadtbahnhof in Flensburg bei etwa 60 Mio. €. Sie beinhalten neue Bahnhaltepunkte in Risum-Lindholm, Leck, Sprakebüll, Schafflund, Wallsbüll, Unaften, Handewitt und Flensburg-Weiche. Für einen Stundentakt mit einer Regionalbahn als erster Stufe wurde überschlägig in ersten Studien ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,2 errechnet. Es wird mit 800 bis 1.500 Neukundinnen und Neukunden am Tag gerechnet. Ohne einen Innenstadtbahnhof in Flensburg ist der volkswirtschaftliche Nutzen der Reaktivierung nicht darzustellen. Bis zur Reaktivierung sollte die Strecke im Infrastruktursicherungsvertrag verbleiben.

Das Gutachten OdeS schlägt, wie die NAH.SH, eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll–Flensburg vor. Es spricht sich für einen stündlichen RE Flensburg–Westerland, ergänzt durch eine Regionalbahn von Flensburg nach Schafflund aus. Beide Produkte sollen sich überlagern und bis Schafflund einen Halbstundentakt ermöglichen. Die Strecke soll für 120 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden. Die Fahrgastprognose des Gutachtens OdeS übertrifft die bisherigen Annahmen.

Flensburg Innenstadt - Niebüll	
Gesamtinvestition: 60 Mio. € Landesanteil: 6 Mio. € Bundesanteil: 54 Mio. €	Betrieb: 4 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5	
Allgemeine Beschreibung: Die Reaktivierung der ca. 40 km langen Bahnstrecke Niebüll–Flensburg und mindestens Einrichtung einer stündlich verkehrenden Regionalbahn ist sinnvoll wie der NKI von 1,2 wiederpeigelt. Dafür ist der Neubau von neun Stationen und ein abgestimmtes Bahn-Bus-Konzept nötig. Ein Innenstadtbahnhof in Flensburg ist notwendig um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sicherzustellen.	
Bemerkungen: - Neun neue Stationen - Entwicklung eines Bus-Bahn-Konzeptes erforderlich - Grundkonzeption (RB oder RE) Vorortverkehr nach Schafflund noch zu prüfen	
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert	

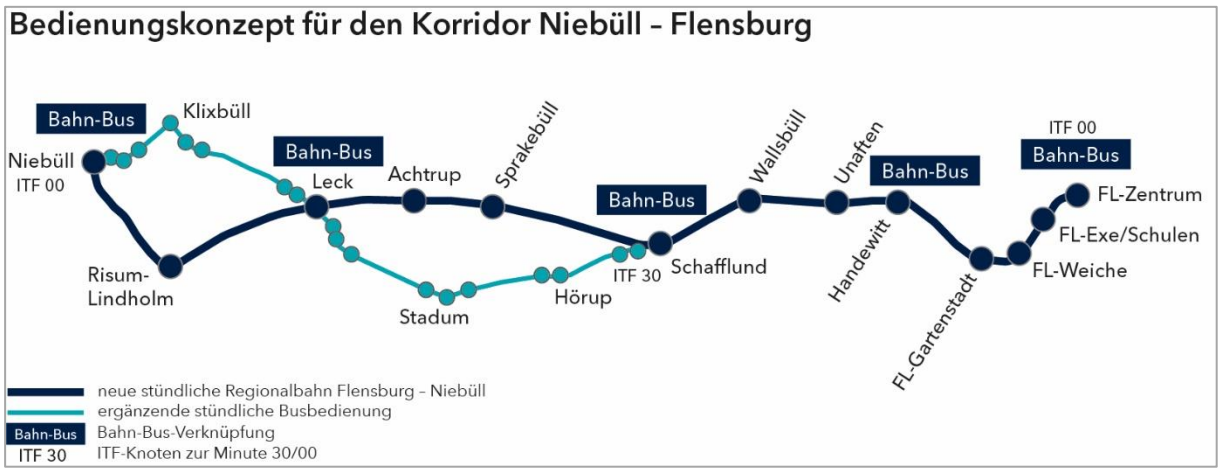


Abbildung 8:Bedienungskonzept für den Korridor Niebüll-Flensburg

14) Reaktivierung Uetersen-Tornesch- (Pinneberg-Hamburger Güterumgehungsbahn)

In den vergangenen Jahren wurden unter Federführung der NAH.SH in Zusammenarbeit mit den örtlichen Partnern eine Reihe von Untersuchungen zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke Tornesch-Uetersen durchgeführt. Im Ergebnis wird eine Reaktivierung für einen reinen Pendelverkehr mit einem Triebwagen zwischen Tornesch und Uetersen verworfen. Durch den erforderlichen Umstieg und die nicht ausreichende Erschließungswirkung im Siedlungsbereich der Stadt Uetersen schneidet die Option einer Reaktivierung für den SPNV nicht so gut ab, dass diese befürwortet werden konnte. Im Gegenzug wurde aber bereits kurzfristig die Qualität der Busanbindung verbessert. Die Möglichkeit einer schnelleren Einführung dieser Busverkehre in Richtung Bahnhof Tornesch durch eine partielle Nutzung einer dann überdeckelten Eisenbahntrasse (Eisenbahnbetrieb weiter möglich) könnte die Qualität dieser Buslinie verbessern.

Langfristig wird eine Bahnreaktivierung im Zusammenhang mit einer Durchbindung in Richtung Hamburg als sinnvoll erachtet. Eine RB-Verbindung auf die Hamburger Güterumgehungsbahn könnte dabei eine zielführende Variante sein.

Im Gutachten OdeS wurde die Reaktivierung als Teil einer neuen Verbindung von Uetersen über Tornesch und Pinneberg auf die Hamburger Güterumgehungsbahn untersucht und als sinnvoll bewertet. Hier wird ein Halbstundentakt Uetersen–Tornesch und eine stündliche Durchbindung auf die Hamburger Güterumgehungsbahn bis nach Barmbek im Planfall 2035 unterstellt. Die Strecke soll hierfür elektrifiziert werden.

Reaktivierung Uetersen-Tornesch- (Pinneberg-Hamburger Güterumgehungsbahn)
Gesamtinvestition: 75 Mio. € Betrieb: 10 Mio. €/Jahr (Betriebskosten zu großen Teilen auf Gebiet der FHH) Landesanteil: 2 Mio. € Bundesanteil: 50 Mio. € Sonstige 23 Mio. € (angenommene Kosten auf Hamburger Gebiet)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Die Reaktivierung der Bahnstrecke ausschließlich für einen Pendelverkehr wurde als wenig zielführend erachtet. Kurzfristig ist ein größerer Fahrgastnutzen durch ein verbessertes Busangebot möglich. Langfristig würde eine Bahnreaktivierung im Zusammenhang mit einer Durchbindung in Richtung Hamburg über die Güterumgehungsbahn sinnvoll sein.
Bemerkungen: - Maßnahmen in HH erforderlich - Kurzfristig umgesetzt: Direkte Buslinie Tornesch-Uetersen - Langfristig (bei ausreichendem Potenzial): Reaktivierung und Durchbindung auf die Hamburger Güterumgehungsbahn
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

15) Ausbau Neumünster–Heide

Die Strecke Neumünster–Heide weist in ihrem östlichen Abschnitt Hohenwestedt–Heide derzeit nur einen Zweistundentakt auf. Die Reisezeit der Gesamtstrecke ist mit 68 Minuten verhältnismäßig lang. Durch einen Ausbau der Strecke für höhere Geschwindigkeiten und der Einrichtung einer Kreuzungsstelle in Beringstedt kann das Angebot zu einem Stundentakt verdichtet und die Fahrzeit auf 52 Minuten verkürzt werden. An beiden Knoten Neumünster und Heide kann die Strecke optimal mit den langlaufenden Regionalverkehrslinien verknüpft werden.

Das Gutachten OdeS enthält eine identische Empfehlung für den Ausbau der Strecke.

Neumünster–Heide
Gesamtinvestition: 30 Mio. € Betrieb: 1-1,5 Mio. €/Jahr Landesanteil: 10 Mio. € Bundesanteil: 20 Mio. €
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4
Allgemeine Beschreibung: Durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 120 km/h kann die Fahrzeit auf 52 Minuten verkürzt werden. Für die Einrichtung eines Stundentakts ist der Neubau einer Kreuzungsstation in Beringstedt erforderlich.
Bemerkungen: - Technische Sicherung aller Bahnübergänge erforderlich; - Attraktive Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit der Reaktivierung Neumünster–Ascheberg
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

16) SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen

Es wird empfohlen die Anbindung des Hamburger Flughafens erneut zu prüfen. Auch wenn sich die direkte Anbindung des Flughafens Fuhlsbüttel aus Richtung Norden in früheren Untersuchungen als unverhältnismäßig teuer herausgestellt hat, so ist eine Anbindung über Pinneberg und dann die Güterumgehungsbahn Hamburg denkbar.

Für einen Übergangszeitraum oder ergänzend und unter Einbeziehung der Aufgabenträger für den Busverkehr ist eine Angebotsverbesserung im Busverkehr zu prüfen

Anbindung Flughafen Hamburg
Gesamtinvestition: noch zu ermitteln (ggf. in Kombination mit Projekt Nr. 14) Betrieb: noch zu ermitteln
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4
- Allgemeine Beschreibung: - Anbindung des Hamburger Flughafens an den SPNV - Bequemere Fahrten mit dem SPNV/ÖPNV aus Schleswig-Holstein zum Flughafen - Gleichzeitig Anbindung der Beschäftigungsschwerpunkte am/im Flughafen
Bemerkungen: - Es ist zu prüfen, ob ein Vorlaufverkehr im Sinne einer hochwertigen Busanbindung des Landes SH an den Hamburger Norden (inkl. Flughafen) realisierbar ist. Generell sollte eine Überprüfung hin zu qualifizierten Querverbindungen im Hamburger Umland in SH (Ringverkehr im ersten Landkreisring) erfolgen
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

17) Streckenverkürzung Elmshorn-Itzehoe

Die Marschbahn Hamburg–Westerland weist im Vergleich zu den anderen Regional-Express-Achsen in Schleswig-Holstein eine unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf. Neben der eingleisigen Engpässe und der fehlenden Elektrifizierung (siehe Maßnahme 2 in Kapitel 5.2.2) ist dafür die besonders ungünstige Streckenführung zwischen Elmshorn und Heide verantwortlich. Im Vergleich zur Luftlinienentfernung Elmshorn–Heide von 61 km weist die Eisenbahnstrecke mit einer Länge von 94 km einen Umweg-Faktor von ca. 1,5 auf.

Mehrere Maßnahmen ermöglichen es, die Fahrzeit Hamburg–Westerland im Regional-Express-Verkehr um 24 Minuten von heute 175 Minuten auf 151 Minuten zu senken:

Zwischen Niebüll und Westerland wird die Strecke weitgehend zweigleisig ausgebaut. Dadurch entfallen die zeitaufwendigen Kreuzungen mit Gegenzügen auf der eingleisigen Strecke. Allein dadurch verkürzt sich die Fahrzeit je Richtung um 4 bzw. 7 Minuten. Außerdem ergibt sich eine höhere Betriebsqualität.

Zwischen Horst an der Strecke Elmshorn–Neumünster und Lägerdorf bei Itzehoe sollten neue Gleise parallel zur Bundesautobahn A 23 verlegt werden. Durch den Neubau von lediglich 16 km Eisenbahnstrecke kann die Entfernung Elmshorn–Itzehoe von 34 auf 24 km verkürzt werden. Daraus resultiert eine annähernde Halbierung der Fahrzeit zwischen Elmshorn und Itzehoe von 22 auf zukünftig nur noch 12 Minuten.

Die direkte Führung der Regional-Express-Züge Elmshorn–Itzehoe entlang der Autobahn erlaubt es, dass Nahverkehrsangebot von Hamburg nach Itzehoe und Heide zu verbessern, ohne dass schneller Fern- und Regionalverkehr und Regionalbahnen sich gegenseitig behindern. Zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Glückstadt–Itzehoe können die Regionalbahnen auf der Bestandsstrecke im exakten Halbstundentakt verkehren, Trassenkonflikte und Taktabweichungen wegen Fernverkehrs können reduziert werden. In der Hauptverkehrszeit sind schnelle direkte Züge aus Dithmarschen nach Hamburg-Altona vorgesehen, die z. B. die Fahrzeiten von St. Michaelisdonn nach Hamburg von heute 75 Minuten auf 60 Minuten verkürzen und von Itzehoe einen schnellen Halbstundentakt nach Hamburg ermöglichen. Damit werden diese Relationen für Pendlerinnen und Pendler nach Hamburg attraktiver.

Das Gutachten OdeS hat die Vorstellung einer direkten, an der Autobahn geführten Verbindungsspange zwischen Itzehoe und Elmshorn nicht aufgenommen.

Streckenverkürzung Elmshorn–Horst–Itzehoe
Investition: ca. 140 Mio. € Betrieb: 8,3 Mio. €/Jahr (Aufteilung der Finanzierung noch unklar)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 4
Allgemeine Beschreibung: Die Fahrzeit der Verbindung Hamburg–Westerland kann durch mehrere Maßnahmen verkürzt werden: - Schaffung eines Bypasses zwischen Elmshorn und Itzehoe - Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Westerland - Streckengeschwindigkeitserhöhung
Bemerkungen: - Beschleunigung der Marschbahn um ca. 15 Minuten und Verbesserung der Fernverkehrsanschlüsse in Hamburg - Ausweitung der RB-Verkehre über Glückstadt zum Halbstundentakt - Beseitigung von Trassenkonflikten zwischen langsamem Regionalverkehr mit Fern- und schnellem Regionalverkehr
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

Fahrzeitverkürzungen durch eine Spange zwischen Horst und Itzehoe

Kerneffekte
Fahrzeitverkürzung Hamburg – Itzehoe (– Westerland) um ca. 10 Minuten:
- Fahrzeit Elmshorn – Itzehoe mit RE heute: 22 Min.
- Geschätzte Fahrzeit mit geplanter Spange: 12 Min.
- Reduktion der Kreuzungen in Elmshorn

Infrastrukturelle Ausgestaltung der Spange
- Abzweigstelle nördlich Horst (idealerweise niveaufrei)
- Entlang der Autobahn A23 bis zum Anschlussgleis Lägerdorf

Ausgestaltung des Angebots
- Fernverkehr und RE-Linien über die Spange
- Anbindung der Halte Herzhorn, Glückstadt, Krempe und Kremperheide mit RB

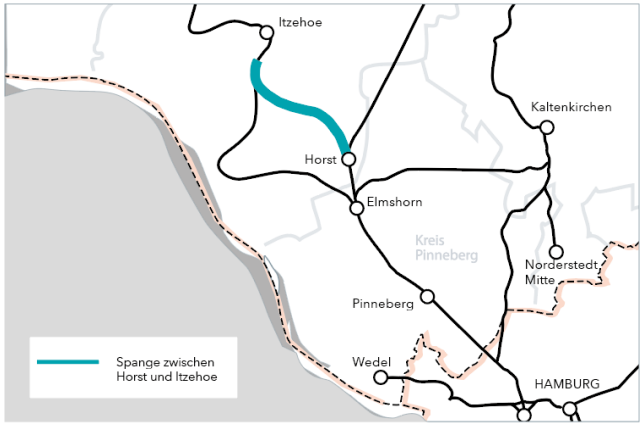


Abbildung 9: Direktverbindung zwischen Horst und Itzehoe zur Beschleunigung der Verkehre

Deutschland-Takt

Das Bundesverkehrsministerium plant zusammen mit den Ländern die Einführung des Deutschland-Takts. Dieser basiert auf dem Konzept des ITF, das besonders prominent in der Schweiz umgesetzt wurde, und bereits in vielen Regionen Deutschlands, darunter Schleswig-Holstein. Nach diesem Konzept soll die Schieneninfrastruktur in Deutschland erstmals nicht mehr allein nach kapazitativen und reisezeitlichen Aspekten ausgebaut werden, sondern auf einen konkreten Zielfahrplan hin optimiert werden.

Dadurch wird die Infrastruktur so ausgebaut, dass nach Fertigstellung ein möglichst idealer Fahrplan gefahren werden kann und die Reisezeitverbesserungen auch abseits der Hauptmagistralen in die Fläche verteilt werden können.

Aufgrund der Langwierigkeit von Infrastrukturplanungen richtet sich der Zielfahrplan zum Deutschland-Takt am Zeithorizont 2030+ aus. Der LNVP des Landes Schleswig-Holstein und der Zielfahrplan des Bundes zum Deutschland-Takt 2030+ ergänzen sich. Viele hier genannte Infrastrukturprojekte sind im Deutschland-Takt berücksichtigt. Aufgrund des unterschiedlichen Fokus auf Landes- bzw. Bundesinteressen gehen die Konzepte jedoch in einigen Aspekten unterschiedlich weit. So unterstellt der Deutschland-Takt eine massive Ausweitung des Fernverkehrs bis 2030+, mit erwartbar entsprechend massiver Steigerung der Nachfrage durch zusätzliche Übersteigerinnen und Übersteiger vom Fernverkehr in den SPNV.

Auch das Gutachten OdeS nimmt in vielen Punkten Bezug auf den Deutschland-Takt.

Ein wichtiges Projekt im Deutschland-Takt ist die „neue Verbindungsbahn“ in Hamburg. Zwischen dem Hauptbahnhof und Hamburg-Altona bzw. Hamburg-Diebsteich ist geplant, die bisherige S-Bahn in einen parallel verlaufenden Tunnel zu verlegen und die bisherigen zwei S-Bahn-Gleise zu Fernbahngleisen umzuwidmen. Dadurch verdoppelt sich für den Fern- und Regionalverkehr die Kapazität der Hamburger Verbindungsbahn.

Darüber hinaus könnte im Deutschland-Takt die bisherige Praxis der Doppelbelegung durch Nahverkehrszüge an Bahnsteigen im Hamburger Hauptbahnhof aufgegeben werden. Das heißt, dass in Zukunft jeder Nahverkehrszug die doppelte Länge haben könnte. Damit können die Sitzplatzkapazitäten verdoppelt werden. Dazu sind neben dem Hauptbahnhof Bahnsteigverlängerungen im Umland auf bis zu 400 Meter Länge erforderlich.

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

5.3.1 SPNV-Stationen

Maßnahmen bis Ende 2026

Neue Stationen

Einzelne, relativ einfache Angebotsausweitungen werden bereits kurz- bis mittelfristig umgesetzt. Mit der Reaktivierung der Strecke Kiel–Schönberger Strand werden bis 2024 die neuen Haltepunkte Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg (Holstein) und Schönberger Strand bedient. An der zu reaktivieren Strecke nach Rendsburg-Seemühlen liegen Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen. In der 2018 mit der DB Station&Service AG abgeschlossenen Stationsoffensive werden die Halte Lübeck-Moisling (2023) an der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg, Bad Oldesloe Ost (2025) an der Bahnstrecke Neumünster-Segeberg, Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf (2025) an der Strecke Kiel–Husum sowie Eckernförde Süd (2026) an der Bahnstrecke Kiel–Flensburg realisiert. Zudem sind die Bahnhalte in Neuwittenbek nördlich von Kiel und Vaale an der Marschbahn in diesem Zeitraum umsetzbar.

Diese sechs neuen Stationen werden durch die reaktivierte Strecke Kiel–Schönberg bis 2024 hinzukommen:

- Schönkirchen
- Probsteierhagen
- Passade
- Fiefbergen
- Schönberg (Holstein)
- Schönberger Strand

Diese neun Stationen werden an den bestehenden Bahnstrecken hinzukommen:

- Bad Oldesloe Ost (2025)
- Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf (2025)
- Lübeck-Moisling (2023)
- Eckernförde Süd (2026)
- Schwentinental-Ostseepark (2023)
- Preetz Nord (2023)
- Preetz Krankenhaus (2023)
- Neuwittenbek (2026)
- Vaale (2026)

(1) Neue Stationen bis 2026
Gesamtinvestition: 16 Mio. € Betrieb: 0 €/Jahr (Stationsentgelte werden durch Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen) Landesanteil: 15 Mio. € Bundesanteil: 1 Mio. €
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Die Strategie, durch viele neue Haltepunkte den Zugang zum SPNV zu erleichtern, wird fortgesetzt.
Bemerkungen: - 9 Stationen (zusätzlich zu den ohnehin im Rahmen von Reaktivierungen vorgesehenen Stationen) - Zugang zum SPNV verbessern - Ländliche Räume, Klein- und Mittelstädte stärken - Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre als wichtiger Baustein für die Verkehrswende
Zeithorizont: 2026, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Fertigstellung Bahnhof Pinneberg

2016 hat die umfassende Modernisierung des Bahnhofs Pinneberg mit dem Neubau einer Park-and-Ride(P+R) -Anlage begonnen. Seit 2018 laufen die Bauarbeiten für die weitgehende Modernisierung der Bahnsteiganlagen mit einem neuen Bahnsteigtunnel und Aufzügen für die Herstellung der Barrierefreiheit. Der Wartekomfort wird durch ein neues Bahnsteigdach für die Gleise 4 und 5 verbessert. 2019 ging der neue Busbahnhof in Betrieb. Nach Fertigstellung der Bahnsteiganlagen im Jahr 2021 erfolgen die vollständige Modernisierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes und der Neubau eines Servicegebäudes. Auf der anderen Seite südwestlich der Bahnanlagen entsteht ein neuer Bahnhofsvorplatz am Übergang zu dem neuen Wohngebiet Elo-Gelände. Derzeit werden die Modalitäten für ein Fahrradparkhaus mit bis zu 1.000 Stellplätzen geklärt.

(2) Modernisierung Bahnhof Pinneberg
Gesamtinvestition: 15 Mio. € Betrieb: 0 €/Jahr Landesanteil: 7,5 Mio. € Bundesanteil: 7,5 Mio. €
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Die Modernisierung des Bahnhofs schafft eine neue Aufenthaltsqualität, verbessert die Umsteigebeziehungen und die Barrierefreiheit
Bemerkungen: - Barrierefreier Ausbau - Kundenfreundliche Gestaltung - Deutliche Aufwertung - Denkmalschutz
Zeithorizont: 2024, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Planungen Elmshorn und Neumünster

Der Bahnhof Elmshorn ist mit täglich rund 17.000 Ein- und Ausstiegen einer der am stärksten frequentierten Bahnhöfe in Schleswig-Holstein. Der Bahnhof genügt heute nicht den aktuellen Anforderungen an einen modernen, kundenfreundlichen und barrierefreien Bahnhof. Stadt Elmshorn, DB Station&Service AG, DB Netz AG und NAH.SH GmbH planen in einem regelmäßig stattfindenden Workshop die umfassende Modernisierung. Dazu gehört die Modernisierung der Bahnsteige und Bahnsteigdächer, der Neubau eines Empfangsgebäudes, der Neubau einer Fahrradstation und weiterer Bike-and-Ride(B+R)-Möglichkeiten, die Neugestaltung der Zugänge und des Bahnhofsumfeldes und der Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs. Die DB Netz AG sieht für den Bahnhof Elmshorn entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Spurplanänderung und den Bau eines vierten Bahnsteiggleises vor, um den Betrieb auf dem stark belasteten Streckenabschnitt zu optimieren. Zurzeit wird geprüft, welche Auswirkungen das Projekt der DB Netz AG und die Überlegungen für den

Bau eines dritten und vierten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg auf die Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes haben werden. Ziel ist es, die Planungen aller Projekte im Bahnhof und im Bahnhofsumfeld in den nächsten Jahren bis zur Baureife voranzutreiben.

Neben Elmshorn soll die Station Neumünster und das gesamten Bahnhofsumfeld modernisiert werden. Im Zuge des Stationsprogramms Schleswig-Holstein ist die Modernisierung der Bahnsteige, Bahnsteigdächer und Bahnsteigzugänge geplant. Zusätzlich laufen derzeit Voruntersuchungen und Abstimmungen zwischen der Stadt Neumünster, DB Station&Service AG, DB Netz AG und NAH.SH, welche Maßnahmen für den Verkehrsknotenpunkt in der Stadt sinnvoll und möglich sind. Untersucht werden dabei ein möglicher Durchstich der Personenunterführung, eine Verlegung des ZOB von der Ostseite des Bahnhofs auf die Westseite, der Bau eines Fahrradparkhauses und die Neuordnung der Verkehrsströme im Bahnhofsumfeld.

(3) Modernisierung Bahnhöfe Elmshorn und Neumünster
Gesamtinvestition: 30 Mio. € Betrieb: 0 €/Jahr Landesanteil: 25 Mio. € Bundesanteil: 5 Mio. € (LuFV)
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Durch die Modernisierungen sollen die Bahnhöfe an aktuelle Qualitätsanforderungen angepasst werden. Dafür werden die Bahnhofsumfelder angepasst.
Bemerkungen: - Umfassende Modernisierung größerer Bahnhöfe in Schleswig-Holstein - Neuordnung Bahnhof und Bahnhofsumfeld - Kundenfreundliche Gestaltung - Deutliche Aufwertung
Zeithorizont: 2026, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Bahnhofsumfelder werden zur Mobilitätsstation

Das Umfeld jedes Bahnhofs hat eine Schlüsselfunktion für die Akzeptanz und das Nutzungspotenzial des Nahverkehrs und ist die Verknüpfung zur „letzten Meile“. Hierfür ist es wichtig, die Verbindung zu anderen Verkehrsmitteln wie dem Bus, dem Fahrrad, dem PKW oder zu neuen Shared-Mobility-Angeboten so attraktiv und nutzerfreundlich wie möglich zu gestalten.

(4) Bahnhofsumfeld werden zur Mobilitätsstation
Gesamtinvestition: 5 Mio. €/Jahr Betrieb: 0 €/Jahr Landesanteil: 5 Mio. €/Jahr
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Für einen attraktiven Bahnhof ist ein funktionales und ansprechend gestaltetes Bahnhofsumfeld nötig.
Bemerkungen: Alle Einrichtungen tragen zur kundenfreundlichen Gestaltung des Bahnhofs bei, z.B. - Bike+Ride - Park+Ride - Barrierefreie Bushaltestellen an Bahnhöfen - WC-Anlagen
Zeithorizont: bis 2027, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Daher unterstützt die NAH.SH kommunale Projekte zur Aufwertung und Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern durch Fördermittel des Landes-GVFG. Dabei werden die Kommunen inhaltlich und organisatorisch umfassend durch die NAH.SH begleitet. Neben einigen größeren Projekten werden auch kleine und mittlere Bahnhöfe und Haltepunkte in den Fokus genommen werden. Insbesondere in der Fläche ist das Fahrrad die ideale Ergänzung zum ÖPNV, um die Verkehrswende zu erreichen.

Ein Schwerpunkt ist daher das NAH.SH-Bike+Ride-Programm, denn langfristig soll jeder Bahnhalt in Schleswig-Holstein über eine hochwertige Bike-and-Ride-Anlage verfügen. Interessierte Kommunen haben seit 2016 die Möglichkeit, über einen Rahmenvertrag die von der NAH.SH entwickelten Bike-and-Ride-Anlagen zu bestellen. Mit Hilfe dieses Angebotes werden Kommunen organisatorisch und finanziell entlastet und Fahrgäste können landesweit ein einheitliches, hochwertiges Angebot an den Bahnhöfen antreffen. Eine vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und der DB AG im Sommer 2018 bundesweit gestartete Bike-and-Ride-Offensive ersetzt nicht das bereits laufende schleswig-holsteinische Programm, sorgt aber für eine Erleichterung bei der Bereitstellung von Bahnflächen. Diese Projekte unterstützen die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 auf welche im Kapitel 5.3.4 genauer eingegangen wird.

Neue Stationen ab 2027 (36 Stationen)

Der Zugang zu und die Verfügbarkeit von Nahverkehr ist wesentliche Voraussetzung für dessen Nutzung. Daher sind neben den in Kapitel 5.2.1 und 5.2.2 dargestellten Streckenreaktivierungen eine Reihe von Bahnhofsreaktivierungen oder Neubauten vorgesehen:

- Lindholm, Hattstedt, Weddingstedt, Hemmingstedt, Itzehoe Alsen und Kiebitzreihe auf der Marschbahn
- Harrislee Nord, Harrislee Süd, Flensburg Campus/Krankenhaus, Flensburg-Weiche Süd und Tarup im Flensburger Raum
- Eggebek, Schuby, Alt Duvenstedt und Neumünster Rendsburger Straße auf dem Streckenabschnitt Neumünster–Flensburg
- Ohrstedt und Husum Rosendahler Weg zwischen Jübek und Husum
- Eckernförde Nord, Eckernförde Strand, Gettorf Süd, Kronshagen Schulzentrum, Kiel-Mettenhof, Kiel Hamburger Chaussee, Kiel Winterbeker Weg, Kiel Waldorfschule und Meimersdorf im Kieler Raum (siehe auch S-Bahn-Kiel)
- Malente Ost, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Bockholt und Techau auf der Strecke Kiel–Lübeck (siehe auch S-Bahn Lübeck)
- Lübeck-Genin
- Bad Segeberg Oldesloer Straße und Bad Segeberg Hamburger Straße (im Zuge Ausbau Neumünster - Bad Oldesloe)
- Elmshorn Süd und Pinneberg Nord im Zuge der Realisierung der S 4 West

(5) Neue Stationen ab 2027
Gesamtinvestition: Noch nicht ermittelt; teilweise bereits in den Reaktivierungsprojekten oder Ausbauprojekten enthalten (Pinneberg Nord oder Elmshorn Süd) oder in laufenden Budgets für Stationsmaßnahmen. Betrieb: In der Regel in Verkehrsverträgen berücksichtigt; Mehreinnahmen können gegengerechnet werden.
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 3, 4, 5
Allgemeine Beschreibung: Die Strategie, durch viele neue Haltepunkte den Zugang zum SPNV zu erleichtern, wird fortgesetzt.
Bemerkungen: - 36 Stationen - Zugang zum SPNV verbessern - Ländliche Räume, Klein- und Mittelstädte stärken - Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre als wichtiger Baustein für die Verkehrswende
Zeithorizont: ab 2027, Finanzierung vielfach noch nicht gesichert

5.3.2 Barrierefreiheit

Gesetze und Rahmenbedingungen

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist ein wichtiges Ziel des Landes. Busse und Bahnen sind als Verkehrsmittel für mobilitätseingeschränkte Menschen unverzichtbar. Barrierefreiheit dient zugleich allen Fahrgästen (inkl. Radverkehr, Zugänglichkeit für Personen mit Kleinkindern/ Kinderwagen) und unterstützt insgesamt das Bild eines modernen Nahverkehrs.

Folgende übergeordnete Maßnahmen stehen für den barrierefreien ÖPNV in Schleswig-Holstein:

- Beschaffung von Niederflurfahrzeugen in Bus- und Bahnverkehr
- Umgestaltung der Verkehrsstationen und Bushaltestellen zur Sicherstellung eines durchgehend stufenfreien Zugangs. Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen
- Verbesserung der Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip) und Optimierung der Aufenthaltsqualität

Neue Projekte und Bauvorhaben werden grundsätzlich nach den Grundsätzen der Barrierefreiheit geplant und realisiert. Was Barrierefreiheit genau bedeutet, entwickelt sich dabei allerdings stetig weiter. Ziel ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV.

Seit nahezu zwanzig Jahren werden am Runden Tisch Mobilitätseingeschränkte Reisende Maßnahmen und Strategien mit den anerkannten Behindertenverbänden und den Verkehrsunternehmen gemeinsam beraten.

Die Ausgestaltung des barrierefreien Zugangs zu öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln sowie die Anforderungen an die Fahrzeuge selbst sind in Gesetzen und Verordnungen auf Bundes- oder Landesebene festgeschrieben.

Von besonderer Bedeutung im Schienenverkehr ist die Technische Spezifikation für Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI-PRM), die europäische Standards für die Barrierefreiheit von Stationen und Fahrzeugen setzt. Werden Stationen in Schleswig-Holstein modernisiert, erfolgt dies in der Regel nach den Standards der TSI-PRM. Die neuen Fahrzeugen müssen mindestens den Anforderungen der TSI-PRM entsprechen.

Für bauliche Anlagen außerhalb der Betriebsanlagen der Eisenbahn gelten die Regeln der Landesbauordnung und bundesweit geltende DIN-Normen. Die Einhaltung dieser Regeln wird im Rahmen der Prüfung von Förderanträgen durch die fachtechnischen Prüfstellen kontrolliert.

In den vergangenen Jahren hat die konsequente Ausschreibungspraxis des Landes dazu geführt, dass eine grundlegende Erneuerung des Fahrzeugbestands im SPNV erfolgt ist. Auf fast allen Strecken sind bereits seit Anfang der 2010er Jahre Niederflurfahrzeuge im Einsatz. Mittlerweile sind nur noch die älteren VTA-Triebwagen der AKN und die Fahrzeuge der NEG

nicht barrierefrei zugänglich. Bei den Stationen hat das seit 2000 durchgeführte Stationsprogramm dazu geführt, dass die Anzahl barrierefreier Stationen stetig gestiegen ist. Im Zusammenspiel mit neuen barrierefreien Fahrzeugen ist die Nutzung des SPNV für viele mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher geworden. Es gibt aber noch Lücken im Angebot: So sind zwar alle wichtigen Knotenbahnhöfe inzwischen mit Aufzügen ausgestattet, doch selbst an einigen großen Stationen fehlen noch Blindenleitsysteme, und einige Stationen sind noch nicht oder nur eingeschränkt barrierefrei. Die EVU sind gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Erstellung eines Programms zur Herstellung der Barrierefreiheit verpflichtet. Dieses Programm muss im ersten Betriebsjahr vorgelegt und alle zwei Jahre aktualisiert werden. Hier sind insbesondere Details zur Schulung von Personal hinterlegt.

Im vorliegenden LNVP soll genauer bewertet werden, wie weit die Barrierefreiheit in den Bereichen Mobilitätseinschränkung, Sehbehinderung und Hörbehinderung bereits vorangebracht wurde. Die Bedürfnisse wiederum lassen sich in die drei Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge und Fahrtinformation unterteilen.

Barrierefreiheit von Stationen

An die Infrastruktur werden hinsichtlich der Barrierefreiheit folgende Anforderungen gestellt:

- Mobilitätseingeschränkte Reisende benötigen einen stufenfreien Zugang zum Bahnsteig und müssen das Fahrzeug erreichen können, im Zweifelsfall mit Hilfsmitteln wie Rampen. Hierbei ist eine optimierte Bahnsteighöhe bedeutsam.
- Sehbehinderte sind zur sicheren Orientierung auf der Verkehrsstation auf ein taktiles Blindenleitsystem angewiesen. Die Fahrgastinformationen an den Bahnsteigen muss darüber hinaus akustisch erfolgen.
- Hörbehinderte sind wiederum auf optische Fahrgastinformationen angewiesen.

Wie weit die Barrierefreiheit der Infrastruktur erfüllt ist, kann wie folgt bewertet werden:

- **Barrierefrei** (alle Punkte treffen zu):
  - Bahnsteighöhe von 55, 76 oder 96 Zentimetern, Einstieg in das Fahrzeug erfolgt stufenfrei oder mit Hilfe einer Rampe
  - Blindenleitsystem vorhanden
  - Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig möglich
  - Optische digitale Fahrgastinformation vorhanden
  - Akustische Fahrgastinformation vorhanden
- **Eingeschränkt barrierefrei** (mindestens einer der folgenden Mängel liegt vor):
  - Bahnsteighöhe nicht optimiert
  - Optisch nur analoge Fahrgastinformation vorhanden
- **Nicht barrierefrei** (mindestens einer der folgenden Mängel liegt vor):
  - Kein Blindenleitsystem vorhanden
  - Stufenfreier Zugang nicht möglich
  - Keine optische Fahrgastinformation
  - Keine akustische Fahrgastinformation

Derzeit existieren in Schleswig-Holstein 182 Bahnhöfe mit 335 Bahnsteigkanten, die durch den SPNV genutzt werden. Von 335 Bahnsteigkanten sind 245 barrierefrei, was etwa 73 % entspricht. Weitere 27 Bahnsteigkanten (8 %) sind eingeschränkt barrierefrei und 63 (18 %) der Kanten sind nicht barrierefrei. Dies ist z. B. auch dann der Fall, wenn eine Bahnsteigkante zwar die richtige Höhe hat, aber kein Blindenleitsystem aufweist. Für die Gesamtstationen sind die Werte ähnlich, aber tendenziell etwas schlechter, da hier die „schlechteste“ Bahnsteigkante die Wertung vorgibt. Differenziert nach einzelnen Nutzergruppen sind die Werte besser. 87 % der Kanten sind für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet, 83 % für Sehbehinderte und 90 % für hörbehinderte Fahrgäste.

Stand 2021	Bahnsteigkanten (335)	Stationen (182)
Barrierefrei	245 (73 %)	122 (67 %)
Eingeschränkt barrierefrei	27 (8 %)	18 (10 %)
Nicht barrierefrei	63 (19 %)	42 (23 %)

Tabelle 7: Barrierefreiheit der Bahnhöfe 2021

Im E-Netz Ost werden ab 2022/23 neue Triebwagen (KISS-Doppelstocktriebwagen) eingesetzt, die auf eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern zum ebenerdigen Ein- und Aussteigen optimiert sind. Als Mindestanforderung muss die Bahnsteighöhe 55 Zentimetern hoch sein um grundsätzlich Ein- und Aussteigen zu können. Daher muss der Bahnsteig an den Gleisen 6 und 7 in Bad Oldesloe aufgehöht werden. Alle anderen Bahnsteige in diesem Netz haben bereits eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern.

Die Flirt-Akku-Fahrzeuge, die sukzessive ab Ende 2022 in den Netzen Ost und Nord zum Einsatz kommen, sind für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern optimiert und erfordern eine Mindestbahnsteighöhe von 55 Zentimetern. Die an einigen Stationen noch bestehenden 38 Zentimeter hohen Bahnsteigkanten müssen bis zur Betriebsaufnahme der Fahrzeuge aufgehöht werden, sodass an vielen kleinen Stationen der Strecken Heide–Büsum und Husum–St. Peter-Ording erstmals Barrierefreiheit sichergestellt wird.

Die betroffenen Stationen sind:

- Ascheberg und Bad Malente-Gremsmühlen an der Strecke Kiel–Lübeck
- Owschlag und Jübek an der Strecke Kiel–Husum
- Fresenburg und Bad Oldesloe (Bahnsteig Gleis 5)
- Tönning, Bad St. Peter Süd und die sechs kleineren Stationen Witzwort, Harblek, Kating, Katharinenheerd, Sandwehle und Tating zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording
- Tiebensee, Jarrenwisch, Süderdeich und Reinsbüttel zwischen Heide und Büsum

Durch den Bau von einigen neuen Stationen bis zum Jahr 2026 erhöht sich die Zahl der Bahnhaltepunkte in Schleswig-Holstein von 182 auf 201 und die Zahl der Bahnsteigkanten auf 361. Unter den oben beschriebenen Annahmen werden im Jahr 2026 96 % der

Bahnsteigkanten barrierefrei ausgebaut sein. Bis 2026 gibt es keine eingeschränkt barrierefreien Kanten oder Stationen mehr, 13 Bahnsteigkanten (etwa 4 %) werden weiterhin nicht barrierefrei sein. Diese Werte stellen eine deutliche Verbesserung dar.

Dass die Zahl der eingeschränkt barrierefreien Stationen auf null sinkt, wird durch verschiedene Maßnahmen erreicht. Beispielsweise sollen die Stationen St. Michaelisdonn und Müssen durch den Bau von Rampen und Aufzügen barrierefrei werden.

An einigen Stationen ist zwar die Bahnsteighöhe passend zu den eingesetzten Fahrzeugen, es fehlen jedoch noch Leitstreifen für sehbehinderte Personen. Eine Nachrüstung ist hier z. B. in Elmshorn, Bad Malente-Gremsmühlen und Thesdorf vorgesehen.

Eine Verbesserung wird im Bereich der Fahrgastinformation erreicht werden. Hierzu soll an einigen Stationen eine digitale Anzeige oder ein akustisches Modul ergänzt werden, sodass das Zwei-Sinne-Prinzip gewährleistet ist. Die trifft insbesondere auf einige Stationen der AKN und der NEG zu, die durch diese Ergänzung nicht mehr als nur bedingt barrierefrei gelten werden.

Die Verbesserung durch diese Maßnahmen zeigt sich in der Auswertung der Infrastruktur nach Nutzergruppen. Für mobilitätseingeschränkte Reisende werden 98 % der Bahnsteigkanten ausgestattet sein, für Sehbehinderte 96 % und für hörbehinderte Fahrgäste werden 100 % aller Bahnsteigkanten barrierefrei sein.

Der barrierefreie Ausbau der bis 2026 noch nicht barrierefreien Bahnsteigkanten bzw. Stationen wird in zukünftigen Projekten umgesetzt. Im Projekt S4 (Hamburg–Bad Oldesloe) werden die Stationen Bargteheide und Kupfermühle barrierefrei ausgebaut, mit der Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung wird die Station Timmendorfer Strand ersetzt. Die Finanzierung und Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Stationen Bordesholm und Nortorf nach 2026 sowie der Maßnahmen in Elmshorn und Neumünster ist bereits gesichert. Mit diesen zukünftigen Projekten nach 2026 wird somit bei den letzten sechs Stationen die Barrierefreiheit hergestellt sein.

Stand 2026	Bahnsteigkanten (Anzahl 361)	Stationen (Anzahl 201)
Barrierefrei	348 (96 %)	195 (97 %)
Eingeschränkt barrierefrei	0 (0 %)	0 (0 %)
Nicht barrierefrei	13 (4 %)	6 (3 %)

Tabelle 8: Barrierefreiheit der Bahnhöfe 2026

(6) Barrierefreiheit von Stationen
Gesamtinvestition: 30 Mio. € Betrieb: 1 Mio. €/Jahr Landesanteil: 15 Mio. € Bundesanteil: 15 Mio. €
Welche Ziele werden angesprochen? 2, 3
Allgemeine Beschreibung: Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung und findet sich auch hier im Ziel 3 100% barrierefreie Stationen wieder.
Bemerkungen: - Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausstattung von Bahnstationen wird weiter verbessert - Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen - Verbesserung der Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip)
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Barrierefreiheit der Fahrgastinformation

Barrierefreie Fahrgastinformation heißt, genaue und umfangreiche Details über Gegebenheiten der Reise zu geben. Wichtig ist – je nach Anforderung der Reisenden – zu wissen, wie die Fahrzeuge, Umstiege und Wege ausgestaltet sind. Ein Fahrgast benötigt Informationen über die Höhe der Stufen, ein anderer über das Vorhandensein von Leitsystemen. Wenn im täglichen Betrieb ein anderes Fahrzeug eingesetzt wird als geplant, und deshalb die Reise wegen Stufen zum Fahrzeug unmöglich wird, muss der Fahrgast diese Information bekommen. Genauso ist der Ausfall eines Fahrstuhls für die Planung einer Reise wichtig.

Eine so detaillierte Versorgung mit Informationen erfordert nicht nur die Erhebung all dieser Daten, sondern auch Sorgfalt in der täglichen Arbeit bei der Disposition, der Pflege der neuen Datenmengen und der Pflege der neuen Hintergrundsysteme.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV erheben in den kommenden Jahren mit Unterstützung des Landes die Infrastruktur und Ausstattung aller Bushaltestellen. Ähnlich werden die Daten zu den Bahnhöfen präzisiert.

Das Land arbeitet seit langer Zeit mit den anderen Bundesländern an der Durchgängigen Elektronischen Fahrgastinformation (DELFI), dem bundesweiten Hintergrundsystem für die Fahrgastinformation. Durch eine neue bundesweite Hintergrundstruktur wird dafür gesorgt, dass Fahrgäste in allen Informationssystemen die gesamte Information erhalten. Das Land hält die notwendigen Kanäle und Informationen also nicht nur in den eigenen lokalen Systemen vor, sondern sorgt dafür, dass bundesweit die Daten in den Fahrgastinformationssystemen durchgängig fließen und ohne Qualitätsverlust zu den Fahrgästen gelangen. DELFI ist durch eine intensive Zusammenarbeit der Länder und einen ständigen Austausch mit allen Systembeteiligten entstanden, wird ständig weiterentwickelt und für die hohen Anforderungen vorbereitet.

(7) Barrierefreiheit der Fahrgastinformationen
Gesamtinvestition: im Rahmen laufender ohnehin finanzierter Projekte; Datenbank Haltestellen bereits finanziert; ggf. weitere Projekte Betrieb: vielfach in laufenden Projekten integriert
Welche Ziele werden angesprochen? 2, 3
Allgemeine Beschreibung: - Weitere Verbesserung der Fahrgastinformation unter besonderer Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen und seh- und hörbehinderter Personen - Fortführung des Aufbaus der Datenbank zur Barrierefreiheit von Bushaltestellen
Bemerkungen: - In Zusammenarbeit mit Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger Bus und in bundesweiter Kooperation - Kosten für Datenerfassung und –aktualisierung; Abschätzung derzeit nicht möglich
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Wie oben einleitend beschrieben, sind die Mindeststandards der Barrierefreiheit für Schienenfahrzeuge in der TSI-PRM festgelegt. Gültigkeit hat immer die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeugs geltende Fassung der TSI-PRM. Das bedeutet, dass ältere Fahrzeuge einen sogenannten Bestandsschutz haben und nicht immer alle Anforderungen der aktuell gültigen TSI-PRM erfüllen. Anforderungen, die über die europäischen Standards hinausgehen, können in den jeweiligen Ausschreibungen und Verkehrsverträgen zusätzlich definiert werden. Das Land Schleswig-Holstein hat derzeit folgende zusätzliche, über die TSI-PRM hinausgehende Vorgaben zur Barrierefreiheit in Fahrzeugen:

- Rollstuhlplatz: mit 80 % ununterbrochenem Fensteranteil, gut erreichbarem Notruf in 85 cm Höhe und mit mindestens 50 cm Abstand zur Innenwand-Ecke
- Zugänglichkeit aller Zugeinheiten ohne Voranmeldung für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer (Person plus Rollstuhl, zusammen bis 350 kg) von Bahnsteigen mit 55 und 76 cm Höhe
- Universal-WC nach dem Typ „Rheingau-Toilette“ (siehe hierzu das Corporate Design der NAH.SH)

Auf einigen Netzen kommen in den nächsten Jahren neue Fahrzeuge zum Einsatz. Ab Dezember 2022 werden auf der Strecke Hamburg–Lübeck und Lübeck–Lübeck-Travemünde Strand neue doppelstöckige Triebfahrzeuge fahren. Anders als bei derzeit im Einsatz befindlichen Doppelstockzügen wird der Einstieg bei diesen Fahrzeugen auf die Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern ausgelegt sein. Dadurch ist ein Einstieg ohne das Anlegen einer

manuellen Rampe möglich. Bei Behindertenverbänden stößt das Modell der KISS-Doppelstockzüge allerdings dennoch auf Kritik: Mehrere Rampen sind notwendig, um den Höhenunterschied zwischen Bahnsteigkante und Fußbodenhöhe des Unterdecks im Fahrzeuginneren zu überbrücken.

Obwohl das Fahrzeug alle Mindestanforderungen der TSI-PRM einhält, wird an diesem Beispiel deutlich, dass diese nicht immer mit den Anforderungen der Behindertenverbände übereinstimmen. Das Land hat sich mit Erfolg dafür eingesetzt, dass branchenweit die Beteiligung von Behindertenverbänden stärker umgesetzt wird, unter anderem bei der Erstellung solcher Normen, bei der Entwicklung von neuen Fahrzeugen oder bei anderen, deutschlandweiten Entwicklungen im SPNV.

Neue Fahrzeuge wird es zudem ab Ende 2022 auf den Strecken Kiel–Lübeck–Lüneburg (RE 83) und Kiel–Lübeck (RB 84) geben, sowie ab Ende 2023 auf den Linien RB 63, RB 64, RE 72, RB 73, RE 74, RB 75 und RB 82. Der Einstieg in die neuen Fahrzeuge des Typs Flirt erfolgt stufenfrei bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 Zentimetern. Bis zur Inbetriebnahme der Fahrzeuge werden alle Bahnsteige diese Höhe oder mindestens eine Bahnsteighöhe von 55 cm haben.

Ein weiterer Meilenstein für die Barrierefreiheit wird die Inbetriebnahme der S 21 von Hamburg nach Kaltenkirchen sein, die für das Jahr 2025 vorgesehen ist. Durch die S 21 werden die alten, nicht barrierefreien VTA-Triebwagen im gesamten AKN-Netz durch die freiwerdenden LINT-Triebwagen ersetzt.

(8) Barrierefreiheit von Fahrzeugen
Gesamtinvestition: Wird in Vergabeverfahren berücksichtigt; Kriterien liegen aufgrund von internationalen oder nationalen Vorgaben fest Betrieb: Kosten in den Verkehrsverträgen abgebildet
Welche Ziele werden angesprochen? 3
Allgemeine Beschreibung: - Ziel: Barrierefreiheit aller im SPNV in Schleswig-Holstein eingesetzten Fahrzeuge. Ziel bereits in vielen Bereich umgesetzt, aber einzelnen Fahrzeuge noch nicht barrierefrei. - Fortlaufende Weiterentwicklung der Kriterien muss berücksichtigt werden
Bemerkungen: - Zusammenspiel Fahrzeug-Bahnsteig wird weiterentwickelt. Bahnsteige mit niedrigen Bahnsteigkanten verschwinden und ermöglichen bessere Anpassungen der Einstiegshilfen an die verbliebenen Bahnsteighöhen
Zeithorizont: Fortführung, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Fahrzeug	Married-Pair-Wagen	Lint 54	Lint 41	VT 628	VTA	Twindexx-Triebwagen	Flirt 3	Doppelstock (alt)	Kiss Triebwagen	Akku Flirt
EVU	DB Regio	DB Regio/AKN	DB Regio/ Nordbahn	NEG	AKN12122	DB Regio	Nordbahn	DB Regio	DB Regio	Nordbahn / OHE / RDC
Einstiegshöhe	76	76	76	121	122	55	76	55	76	76
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Spaltüberbrückung	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja
Akustisches Signal der Türen	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Akustische Fahrgastinformation	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Optische Fahrgastinformation	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Barrierefreies WC	bedingt	bedingt/kein WC	bedingt	nein	kein WC	ja	ja	ja	ja	ja

Tabelle 9: Barrierefreiheit der SPNV Fahrzeuge

5.3.3 Busverkehr

Zahlreiche Menschen in Schleswig-Holstein leben in unmittelbarer Nähe zu einer Bahnstation. Sie profitieren von einem Angebot auf der Schiene, das ihnen von früh morgens bis spät in den Abend eine flexible Mobilität zu merkbaren Taktzeiten bietet. Ziel des Landes ist es, die Anzahl der Menschen, denen eine verlässliche Mobilität mit den Verkehrsmitteln des Nahverkehrs zur Verfügung steht, erhöht wird. Überall dort, wo es keine Schienenverbindung gibt, kann dies nur über attraktive Busverbindungen gelingen. Ein dichter verzahntes Netz aus Bus und Bahn bedeutet kürzere Reisezeiten, steigert die Attraktivität des ÖPNV und sorgt somit für mehr Fahrgäste in Bus und Bahn.

Das Busangebot in Schleswig-Holstein entwickelt sich aktuell sehr dynamisch, viele Aufgabenträger, Kreise und kreisfreie Städte, investieren mehr Geld in ein attraktiveres Angebot, schaffen Linien mit Taktverkehr und guten Bus-Bahn-Anschlüssen. Diese Prozesse sollten fortgeführt werden. Ziel sollte es sein, die Angebotsqualität auf starken Achsen im Busverkehr an die Standards im SPNV anzugleichen und zu einem attraktiven Gesamtnetz aus Bahn- und Landesbuslinien zu verschmelzen. So wird sichergestellt, dass die bundesweit angestrebte Umsetzung des Deutschlandtakts bis in die Fläche wirken kann.

Wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen

Für eine umfassende Verbesserung des ÖPNV in Schleswig-Holstein ist es von Interesse, dass das SPNV-Netz um qualifizierte überregionale Busverbindungen ergänzt wird. Als Basis für die Bedarfsermittlung dienen das zentralörtliche System in Schleswig-Holstein sowie das bestehende Schienennetz. In Frage für ein ergänzendes Liniennetz überregionaler Busverbindungen kommen grundsätzlich nur Verbindungen, die entweder zwei Bahnlinien mit einem Reisezeitgewinn gegenüber einer Umsteigeverbindung mit der Bahn verbinden oder Mittelzentren bzw. Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ohne Bahnanschluss an das Bahnnetz anbinden. Auf Basis dieser Festlegungen sind folgende starke Achsen von besonderem Interesse:

- Husum–Flensburg
- Schleswig–Süderbrarup–Kappeln
- Eckernförde–Schleswig
- Rendsburg–Eckernförde
- Heide–Rendsburg
- Kiel–Lütjenburg–Oldenburg
- Neumünster–Plön
- Eutin–Neustadt
- Brunsbüttel–Itzehoe
- Itzehoe–Wrist
- Lübeck–Bad Segeberg
- Geesthacht–Bergedorf

Weitere Verbindungen können geprüft werden, oberster Bewertungsmaßstab für die weitere Aufnahme von Linien ist dabei die Netzwirkung, die sich durch die starke Achse im Zusammenspiel zwischen SPNV-Netz, Fahrzeiten und Fahrplan ergibt.

(9) Ergänzende überregionale Buslinien
Gesamtinvestition: in Verantwortung der Kreise und kreisfreien Städte Betrieb: in Verantwortung der Kreise und kreisfreien Städte
Welche Ziele werden angesprochen? 4
Allgemeine Beschreibung: Überall dort, wo es keine Bahnverbindung gibt, soll die Mobilität durch attraktive Busverbindungen erhöht werden.
Bemerkungen: - Stärkung des SPNV-Netzes überall dort, wo es keine Schienen (mehr) gibt - Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale - Gleichwertige Lebensverhältnisse in der Stadt und auf dem Land - Investitionen in bessere Haltestellen (höherer Wartekomfort), Bevorrechtigungsmaßnahmen, barrierefreie Haltestellen, Fahrradabstellanlagen entlang der überregionalen Buslinien
Zeithorizont: offen, Finanzierung noch nicht gesichert

Angebot mit hohem Standard

Die Angebotsstandards auf den starken Achsen sollen sich an denen des SPNV orientieren. Die Busse verkehren daher täglich mindestens im Stundentakt. Sofern die Taktfrequenz des SPNV am angebundenen Bahnhof geringer als ein Stundentakt ist, reicht eine dem SPNV gleichwertige Taktfrequenz aus. Die Busse verkehren von Montag bis Freitag mindestens im Zeitraum von 5:00 bis 23:00 Uhr, sonnabends von 6:00 bis 23:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 7:00 bis 23:00 Uhr (Stunde der ersten bzw. letzten Abfahrt). Die Anschlüsse von den überregionalen Buslinien zum SPNV werden in Übergangszeiten von unter 15 Minuten (inkl. Umsteigewegen) sichergestellt.

Besondere Qualitätsmerkmale

Im Zusammenspiel zwischen Bus und Bahn ist es für die Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer von großer Bedeutung, dass die Anschlüsse verlässlich sind. Daher müssen alle Bus-Bahn-Anschlüsse gesichert werden. Die eingesetzten Fahrzeuge bieten ausreichend Komfort für die Fahrgäste, dazu zählen z. B. Klimatisierung, bequeme Sitze und ausreichend Sitzabstand, kostenfreies WLAN, USB-Ladesteckdosen und großzügig bemessene Mehrzweckbereiche zum Abstellen von Kinderwagen, Rollstühlen und Gepäck. Auf ausgewählten, touristisch bedeutsamen Linien ist ein erweiterter Fahrradtransport zu gewährleisten. Um die Zusammengehörigkeit zu einem System zu repräsentieren und für den Nahverkehr zu werben, sind die Busse wie auch die Züge im Design des Verkehrsverbundes NAH.SH gestaltet. Eine vollständige Barrierefreiheit wird vorausgesetzt, da nicht nur das Fahrzeug barrierefrei gestaltet sein muss, sondern auch die dazugehörige Infrastruktur. Die

Haltestellen sind gemäß den aktuellen Regelwerken barrierefrei auszubauen und mit den Merkmalen des Verbunds (Haltestellenfahne) zu kennzeichnen

Markenbezeichnung “ PlusBus”

Ein qualitativ hochwertiges Busangebot mit verlässlichen Standards muss sich vom restlichen Angebot über eine Produktdifferenzierung abheben. Der PlusBus ist eine etablierte Marke für hochwertigen ÖPNV, der ausgehend vom Gebiet des mitteldeutschen Verkehrsverbundes MDV mittlerweile in vier Bundesländern verwendet wird.

Das Konzept PlusBus verfolgt das Ziel, das Busangebot im Land attraktiver zu gestalten, die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf diese besonderen Buslinien zu richten und dadurch die gute Bus-Bahn-Verknüpfung sowie die Vertaktung stärker in den Vordergrund zu stellen. Mit der gemeinsamen Marke PlusBus wird der qualitativ hochwertige ÖPNV für die Kundinnen und Kunden erkennbarer. Darauf aufbauend ist es möglich, den Busverkehr mit den standardisierten Angebotskriterien gezielt zu vermarkten und damit neue Kundengruppen für den ÖPNV anzusprechen.

Starke Zusammenarbeit

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt gemäß dem ÖPNVG SH beim Land Schleswig-Holstein, die für den straßengebundenen Nahverkehr bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Diese Zuständigkeiten sollen für die vorgeschlagenen überregionalen Buslinien bestehen bleiben. Die NAH.SH könnte beim Aufbau der überregionalen Buslinien eine koordinierende Rolle einnehmen. Das Land kann sich über das GVFG am Ausbau von Haltestellen, sowie Maßnahmen zur Busbeschleunigung beteiligen.

5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

(nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes)

Inter- und Multimodale Erreichbarkeit von Bahnhöfen

Nahverkehrsnutzerinnen und -nutzer sind multimodal. Sie nutzen in ihrem Alltag nicht nur Bahn und Bus, sondern auch andere Mobilitätsformen. Allein um den Bahnhof zu erreichen, sind sie auf ein Verkehrsangebot angewiesen – sei es ein Fuß- oder Radweg, ein vertakteter und abgestimmter Bus- oder Bahnanschluss, eine Fahrradabstellanlage, ein Parkplatz, eine Mitfahrgelegenheit, ein Rufbus oder ein Taxi. Der Alltag der Kundinnen und Kunden ist vielfältig und von Infrastruktur- und Informationsbedarf vor und während der Reise geprägt. Ziel ist daher, ein attraktives, durchgängiges und öffentlich verfügbares Mobilitätsangebot für die gesamte Reisekette (“Tür zu Tür”) für ganz Schleswig-Holstein anzubieten, welches sich in die weiteren Überlegungen des Landes zur nachhaltigen Mobilität einbettet. Konkret zu nennen ist neben den Nachhaltigkeitszielen der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030, wo sich insbesondere mit den Handlungsfeldern 2 – Infrastruktur (u.a. Fahrradbügel), 4 - Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten (z.B. Ausbau weiterer ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen), 6 – Strukturen, Kommunikation, Kooperation (z.B. Kampagnen zur Radverkehrsförderung in Kombination mit Bus und Bahn) und 7 – Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung (z.B. mit den Online Informations- und Buchungsportal zu B+R auf www.nah.sh) mehrere Verknüpfungen mit Maßnahmen und Projekten aus dem LNVP ergeben.

Mikromobilität

Im Bereich des Fahrrads hat die Elektromobilität (Pedelec oder E-Bike) bereits die Nutzungsmöglichkeiten verändert und wird als großes Potenzial zur Verlagerung von Wegen (singulär oder in Kombination mit dem ÖPNV) bewertet. Das Klapprad unterstützt die Erreichbarkeit sowohl am Start- als auch am Zielbahnhof und findet immer größeren Anklang.

Gleiches gilt für den Bereich Mikromobilität. Verkehrsmittel wie E-Scooter, Skateboards, Mono-Wheels etc. gewinnen an Akzeptanz und können die Erreichbarkeit bzw. die Distanz fußläufiger Ziele grundlegend verändern. Sie sind für den ÖPNV und für den Einzelnen zudem häufig im Handling flexibler als ein Fahrrad.

Wie der Fußweg, das Fahrrad und dessen akkuelektrische Varianten den Einzugsradius und damit das Nachfragepotenzial genau verändern, kann derzeit noch nicht gesagt werden. Sie sind für den SPNV allerdings eine wichtige Zugangsmöglichkeit, die unter anderem mit den Kommunen weiter ausgebaut werden muss, idealerweise in enger Abstimmung mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.

Die unmittelbare Nähe zu einem Abfahrts- oder Zielbahnhof spielt eine große Rolle für die Akzeptanz des Verkehrsmittels Bahn. Eine integrierte Weiterentwicklung des Bahnhofs in Hinblick auf die Anforderungen der unterschiedlichen Modi und der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer soll deshalb weiterhin Gegenstand der Planung sein. Um eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten, sind u.a. folgende Aspekte zu beachten:

- Fußwege
- Radwege
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Bike-Sharing
- Abstellmöglichkeiten für Kfz
- Kurzhalteparkraum für Bringende und Taxen
- Stationäre (Echtzeit-)Informationen über Abfahrten, Kapazitäten und Störungen

Neue Mobilitätsanbieter

Viele neue Mobilitätsangebote drängen derzeit auf den Markt, deren Kernprodukte von reinen Informationsdienstleistungen bis hin zu vollständigen Beförderungsdienstleistungen reichen. Zu unterscheiden sind:

- Beförderungsdienstleistungen mit und ohne Pooling z. B. Taxi, Ride-Pooling, Mitfahrportale, Fernbusse, etc.
- Sharingdienstleistungen für kurzzeitige Benutzungsrechte von PKW-, Zweirad- und E--Scooter-Flotten mit free floating oder stationären Ansätzen
- Finanzierungsdienstleistungen dauerhafter Nutzungsrechte, z. B. Pkw- und Fahrradhersteller in Form von Leasing oder Vermietung
- Unternehmensübergreifende Routing- und Buchungsdienstleistungen
- Informationsdienstleistungen und Community-Formate, z. B. Karten- und Routing-Dienste, Lifestyle-Dienste
- Mobile Dienstleistungen, Onlinefilialen und Homeoffice zur potenziellen Vermeidung von Verkehr

Für den Nahverkehr wächst damit der Kommunikations-, Kooperations-, Organisations- und Integrationsbedarf zu öffentlichen Partnern und privaten Anbietern mit heterogener Interessenslagen. Für den Umgang mit (neuen) Partnern müssen geeignete Prozess-, Vertrags-, Technik- und Vermarktungsformen gefunden werden, die den Fahrgastnutzen im Fokus haben. Dazu gehört unter anderem die zeitgemäße Präsentation des vorhandenen Angebotes, der Ausbau neuer Mobilitäts-, Vertriebs, Tarif-, Informations- und Marketingdienstleistungen. Hierfür sind weitere Schnittstellen zu entwickeln, auf deren Basis eine freie Entwicklung sowie Forschung und Entwicklung in Form von Kooperationen stattfinden kann.

Wichtige Ziele sind dabei:

- die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der öffentlichen Partner (Verbund, Kommunen und öffentliche Institutionen)
- die Entwicklung geeigneter digitaler, analoger und stationärer Formate für Fahrgäste
- der Aufbau und die Weiterentwicklung einer nutzerzentrierten Marktforschung, eines qualifizierten Data Managements und der Ausbau der Open Data Möglichkeiten
- die Stärkung der Vergabestrukturen für agile und digitale Dienstleistungen und Produkte sowie für neue Mobilitätsformen
- die Bildung von Netzwerkstrukturen und -management für Forschung und Entwicklung zusammen mit Forschungseinrichtungen und anderen Landesinstitutionen (DiWiSH, EKSH)

5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

Weiterentwicklung des Tarifs

Strukturübersicht Schleswig-Holstein – Partner in zwei Verkehrsverbünden

Im Jahr 2014 haben das Land Schleswig-Holstein und die schleswig-holsteinischen Kreise und kreisfreien Städte den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein gegründet. Die Verbundgründung war ein logischer Schritt, nachdem seit 2002 der landesweite Schleswig-Holstein-Tarif schrittweise die bis dahin gültigen regionalen Tarife abgelöst hat. Als Verkehrsverbund arbeiten die für Bus- und Bahnverkehr Verantwortlichen noch enger zusammen. Die gemeinsame Gesellschaft NAH.SH GmbH unterstützt ihre Gesellschafter bei der Planung des ÖPNV und gestaltet den SH-Tarif gemeinsam mit der NSH, der Gesellschaft der Verkehrsunternehmen für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein.

Neben dem Schleswig-Holstein-Tarif gilt für Fahrten innerhalb von Hamburg und Umland der Tarif des Hamburger Verkehrs-Verbunds (HVV). Die HVV GmbH unterstützt ihre Gesellschafter bei der Planung des ÖPNV und organisiert den HVV-Tarif.

Damit existieren in Schleswig-Holstein zwei Verkehrsverbünde, NAH.SH mit dem SH-Tarif in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg sowie der HVV mit seinem Tarif für Fahrten innerhalb von Hamburg und Umland. Beide Tarifgebiete überlagern sich im Bereich Hamburg und im nördlichen Hamburger Umland. Das Land Schleswig-Holstein ist in beiden Verbünden als Gesellschafter vertreten. Beide Verbünde kommunizieren die jeweiligen Tarife.

Im nördlichen Schleswig-Holstein gelten für Busfahrten auf der Insel Sylt sowie für Busfahrten innerhalb der Stadt Flensburg bzw. des Kreises Schleswig-Flensburg regionale Tarife. Der Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg planen bis 2022 die Umstellung auf den SH-Tarif.

Anhand beispielhafter Werte der Nutz- und Personenkilometer (Pkm) (Stand 2019) wird die Bedeutung beider Verbundräume für den Schienenpersonennahverkehr deutlich: Das Hamburger Umland ist für den SPNV von entscheidender Bedeutung. Daher wurde besonders auf den SPNV-Strecken nach Hamburg das Angebot schrittweise ausgeweitet. Von den insgesamt 27,18 Mio. Zugkilometern (Zkm) , die im SPNV in Schleswig-Holstein und Hamburg (Regionalverkehr) derzeit erbracht werden, werden 10 Mio. Zkm (ca. 37 %) innerhalb des HVV-Verbundgebietes gefahren (7,6 Mio. km in HVV-Kreisen in SH, 2,4 Mio. Zkm in der Stadt Hamburg). 17,18 Mio. Zkm werden außerhalb des HVV-Verbundraums erbracht.

Auch die Zahlen der Beförderungsleistung spiegelt die Bedeutung des SPNV im Zulauf auf Hamburg wider. 1,23 Mrd. Pkm (51,1 %) werden im SPNV auf HVV-Verbundgebiet zurückgelegt (0,43 Mrd. Pkm innerhalb der Stadt Hamburg, 0,8 Mrd. Pkm in HVV-Kreisen in SH), 1,18 Mrd. Pkm außerhalb des HVV-Verbundraums.

Die Vergabe und Finanzierung der SPNV-Leistungen bis nach Hamburg erfolgt durch das Land Schleswig-Holstein. Die Freie und Hansestadt Hamburg finanziert das SPNV-Angebot anteilig mit entsprechend der auf Hamburger Stadtgebiet erbrachten Fahrplankilometer (ca. 8 % der km).

Das Land Schleswig-Holstein muss die Finanzierung des SPNV-Angebots langfristig und seriös planen können. Hierbei spielt die Entwicklung der Fahrscheinerlöse eine entscheidende Rolle. Daher müssen Entscheidungen, die sich unmittelbar oder langfristig finanziell auf das SPNV-Angebot in Schleswig-Holstein auswirken werden, vom Land beeinflusst werden können.

Dies betrifft insbesondere:

- Tarifentwicklung: Auswirkung auf die Finanzierung der Verkehrsverträge (Nachfrage und Erlöse).
- Weiterentwicklung der Vertriebswege: Vertrieblich Lösungen müssen für die Tarif- und Kundenlandschaft passend sein. Jeder SPNV-Fahrgast muss stets den richtigen Fahrschein (entsprechend der Verbundlandschaft) erwerben können.
- Veränderungen innerhalb der Verbundorganisationen: Das Land finanziert beide Gesellschaften mit.

Um diese Entscheidungen wirksam beeinflussen zu können, müssen die Entscheidungsstrukturen innerhalb der Verbünde und Tariforganisationen so gestaltet sein, dass dem Land eine angemessene Mitsprache effektiv möglich ist. Weiterhin setzt sich das Land Schleswig-Holstein dafür ein, dass die Fahrgelderlöse transparent und leistungsgerecht auf die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger (Land SH für den SPNV, Kreise und kreisfreie Städte für den Busverkehr) verteilt werden.

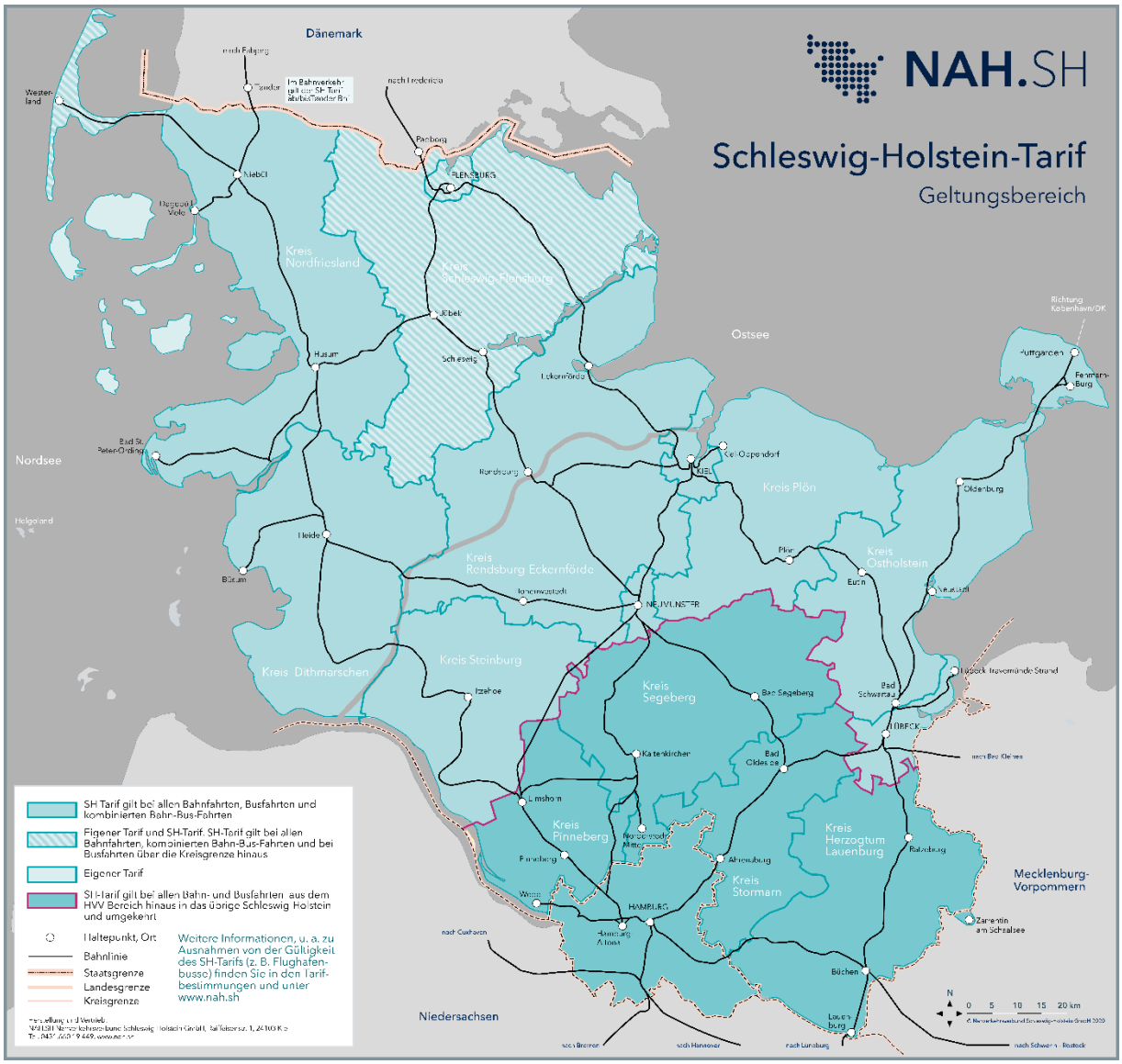


Abbildung 10: Geltungsbereich SH-Tarif (Gültigkeit SH-Tarif, HVV-Tarif und regionale Tarife, Quelle: NAH.SH)

Einführung des NAH.SH Jobtickets

Die Einführung des Jobtickets ist sowohl ein Gewinn für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als auch für die NAH.SH selbst. Mit diesem neuen Angebot wird es für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer viel attraktiver den Nahverkehr zu nutzen, da sie dank eines Arbeitgeberzuschusses und eines tariflichen Rabatts monatlich mindestens 25 € (oder sogar 50 € monatlich) einsparen. Auf diese Weise wird der Markt der Pendlerinnen und Pendler weiter erschlossen und ein alternatives Finanzierungsmodell für den Nahverkehr erprobt. Am Ende der Einführungsphase wird im Jahr 2024 mit dem Auslaufen der Anschubfinanzierung des Landes der Erfolg des neuen NAH.SH-Jobtickets evaluiert und das Jobticket gegebenenfalls tariflich optimiert.

(10) Tarif: Jobticket
Investition: 2 Mio. € (1 Mio. € zum Ausgleich anfänglich möglicher Mindereinnahmen und 1 Mio. € zum Aufbau eines erfolgreichen Vertriebs) Betrieb: Bei sich mittelfristig selbst tragenden Tarifmaßnahmen gibt es keine Betriebskosten.
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 5
Allgemeine Beschreibung: Das NAH.SH-Jobticket ist ein Angebot für Pendlerinnen und Pendler. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, deren Arbeitgeber einen Rahmenvertrag abschließen und einen Arbeitgeberzuschuss je Jobticket von mindesten 15 € zahlen, erhalten nochmals 10 € Rabatt auf die Abomonatskarte. In Rabattstufe 2 zahlt der Arbeitgeber einen Zuschuss von mindestens 30 € je Jobticket und die Arbeitnehmerin oder der Arbeitnehmer erhält nochmals 20 € Rabat, sodass sie oder er mindestens 50 € im Monat spart.
Bemerkungen: - Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wird es attraktiver, mit dem Nahverkehr zur Arbeit zu pendeln. - Durch den Arbeitgeberzuschusses trägt sich das NAH.SH-Jobticket selbst und generiert sogar Mehreinnahmen. - Neue Quellen zur Finanzierung des Nahverkehrs werden erschlossen. - Initiative des Landes Schleswig-Holstein unter engagierter Mitarbeit der Verkehrsunternehmen.
Zeithorizont: Fortführung, Einführungsphase bis 2024

Semesterticket

Die Einführung des Semesterticket Schleswig-Holstein ermöglicht den 53.000 Studierenden der teilnehmen Hochschulen aus Flensburg, Kiel und Lübeck unbegrenzte Mobilität im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg. Die Studierenden lernen den Nahverkehr kennen und können nicht nur für die Zeit des Studiums als Kundinnen und Kunden gewonnen werden, sondern werden darüber hinaus dem Nahverkehr verbunden bleiben. Das Semesterticket ist als Solidarticket gestaltet, so dass es sich selbst trägt mittelst der Semesterbeiträge der Studierenden. Die abschließende Höhe der Beiträge wird anhand der Ergebnisse einer Verkehrserhebung bestimmt.

(11) Tarif: Semesterticket
Investition: 9 Mio. € (Anschubfinanzierung über max. 4 Jahre zur Abfederung von Preisrisiken bei Studierenden und Verkehrsunternehmen) Betrieb: Das Ticket wird von den Studierenden über Solidarbeitrag bezahlt. Daher entstehen nach Ende der Anschubfinanzierung keine weiteren Kosten.
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 5
Allgemeine Beschreibung: Das Semesterticket Schleswig-Holstein basiert auf einem Vertrag der Allgemeinen Studierendenausschüsse mit den Verkehrsunternehmen des SH-Tarifs. Es ermöglicht den Studierenden der teilnehmenden Hochschulen, welche hierfür einen solidarischen, d.h. einheitlichen, Semesterbeitrag entrichten, die Nutzung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein und Hamburg auch jenseits des Geltungsraums der regionalen Semestertickets aus Flensburg, Kiel und Hamburg.
Bemerkungen: - Studierende werden als Kundinnen und Kunden für den Nahverkehr gewonnen. - Dank der solidarischen Finanzierung mittelst einheitlicher Beiträge kann eine große Gruppe von potentiellen Fahrgästen (53.000 Studierende) zu einem verhältnismäßig günstigen Preis den Nahverkehr nutzen. - Eine Initiative des Landes griff die Wünsche der Studierenden auf und konnte dank engagierter, gemeinsamer Projektarbeit mit den Verkehrsunternehmen und ASten zum Erfolg geführt werden.
Zeithorizont: Fortführung; Anschubfinanzierung im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Tarif weiterentwickeln

Seit der Einführung 2002 wurde der SH-Tarifs sukzessive weiterentwickelt. Eine grundlegende Tarifüberarbeitung gab es seit der Einführung jedoch nicht. Durch verschiedene Entwicklungen sind an unterschiedlichen Stellen Inkonsistenzen im SH-Tarif entstanden, die dazu führen, dass der SH-Tarif von Fahrgästen unterlaufen und/oder als ungerecht bzw. komplex und damit als schwer verständlich wahrgenommen wird. Dies gilt insbesondere im Überlappungsbereich zum HVV-Tarif. Diverse regionale Besonderheiten des Tarifs, die zum einen durch Übernahme von Bestandsprodukten der ehemaligen Verkehrsgemeinschaften bei der Einführung des SH-Tarifs entstanden (z.B. kreisweite Bus-Netzkarten), zum anderen regional neu eingeführt wurden (z.B. Senioren-Abo Kiel) konterkarieren die Bemühungen, einen leicht verständlichen und einheitlichen Landestarif anzubieten. Zum Beispiel haben vergleichbare Produkte in den Regionen verschiedene Merkmale und/oder gelten nur für ausgewählte Verkehrsmittel. Die Unterschiede, Ausnahmen und Regelungen erschweren die Vermarktung des Tarifs und seiner Tarifprodukte.

Mit dem Tarifentwicklungsplan (TEP) soll eine ganzheitliche zukunftsorientiere Weiterentwicklung des SH-Tarifs angestoßen werden. Dabei sollen Wünsche und Forderungen von Politik und Kundinnen und Kunden eingegangen und gegenwärtigen Fragestellungen und Herausforderungen an den SH-Tarif sowie dessen derzeitige Schwächen angegangen werden.

Bei der Erarbeitung des TEP soll zunächst ein Tarifanalyse-Gutachten erstellt werden, das Stärken und Schwächen sowie insbesondere Handlungsoptionen aufzeigt. Ferner wird gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Tarifentwicklungsstrategie für die Zukunft erarbeitet. Diese Strategie enthält sowohl strategische Ziele als auch Leitplanken und Regel (Rahmenbedingungen) für die Weiterentwicklung des Tarifs sowie Vorschläge für konkrete Tarifmaßnahmen. Der TEP ist damit eine Antwort auf neue Wünsche und Erwartungen der Politik und der Kundinnen und Kunden an den Tarif und zeigt die Wege, innerhalb derer der SH-Tarif weiterentwickelt werden kann. Der TEP soll als gemeinsame Strategie für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein.

Weitere Maßnahmenansätze

Überlegungen zu einem gemeinsamen Nordtarif aus dem Jahr 2017 konnten trotz des klaren Landtagsbeschlusses aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen von Hamburg und Schleswig-Holstein nicht konkretisiert werden. In den nächsten Jahren wird es darum gehen, die Tarife in Schleswig-Holstein, hier SH-Tarif und HVV-Tarif, zukunftsfähig weiter-zuentwickeln. Über die NAH.SH GmbH kann das Land darüber hinaus auf den Deutschland-tarif Einfluss nehmen.

Die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland basiert im Wesentlichen auf zwei Säulen, der Nutzer- und der Haushaltsfinanzierung. Die Nutzerfinanzierung des Angebots über eine angemessene Erlösergiebigkeit der Tarife spielt daher bei der Verkehrswende weiterhin eine wichtige Rolle.

Entscheidend für die Umsetzung von Tarifmaßnahmen ist deren nachhaltige Finanzierbarkeit, z.B. von Einnahmenminderungen, welche gegenfinanziert werden müssen, oder Kostensteigerungen aufgrund begleitender Kapazitätssteigerungen im Angebot.

- Die Digitalisierung der Vertriebs- und Informationssysteme führt darüber hinaus zu neuen Möglichkeiten der Tarifgestaltung, sogenannten eTarifen. Chancen der Digitalisierung sind aufzugreifen und im Sinne der formulierten Ziele in die Gesamtstrategie einzubetten.

Der Preis allein bewegt nicht zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV

Noch immer genießt der eigene Pkw in der persönlichen Mobilität einen sehr hohen Stellenwert. Die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland (MID)“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bestätigt die große Verbundenheit der Menschen mit dem eigenen Auto. Im Betrachtungsjahr der aktuellen Studie von 2017 sind bundesweit gut 43 Mio. Pkw in 41,4 Mio. privaten Haushalten verfügbar.

Diese Bestandszahlen haben gemäß MID in den letzten Jahren weiter zugenommen. In den jährlichen Marktforschungsuntersuchungen der NAH.SH für das Land Schleswig-Holstein führen die Begründungen „Schnelligkeit“ und das als „nicht ausreichend“ wahrgenommene ÖPNV-Angebot mit regelmäßig über 30 % aller Befragten die Liste der Gründe für die Nutzung des eigenen Pkw an. Als drittes Argument wird die „Unabhängigkeit vom Fahrplan“ genannt. Nur um die 5 % aller Befragten finden, dass der eigene Pkw gegenüber dem ÖPNV die „preislich günstigere“ Alternative sei.

Bei der Frage nach den Gründen für die Nutzung des ÖPNV geben seit Jahren rund 50 % der Befragten an, dass zu dem Zeitpunkt kein Auto vorhanden sei. Als weiteres wichtiges Argument wird benannt, im ÖPNV „weniger Stress“ zu haben (rund 20 % der Befragten). Die Höhe der Spritkosten oder der Parkgebühren werden nur von wenigen Befragten als Gründe für die ÖPNV-Nutzung genannt (5–10 %).

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass der Preis nicht entscheidend für die Nutzung des Pkw bzw. die Nichtnutzung des ÖPNV ist. Es bedarf mehr als eines günstigen Tarifs, um mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den öffentlichen Personenverkehr zu bewegen. Entscheidend sind vielmehr schnelle und ausreichend vorhandene ÖPNV-Angebote mit einer verlässlich guten Qualität (siehe Kapitel 5.1).

Weiterentwicklung der Fahrgastinformation

Mangelhafte Fahrgastinformation ist ein gravierendes Qualitätsproblem des öffentlichen Verkehrs und beeinflusst die Wahrnehmung und Akzeptanz des Nahverkehrs insgesamt. Die Ansprüche an schnelle, verlässliche und widerspruchsfreie Information über möglichst viele Kanäle vor, während und nach der Reise steigen dabei stetig an. Grundsätzlich hilft die Digitalisierung bei den drei Prozessschritten Informationsgewinnung, Informationsverarbeitung und Informationsbereitstellung innerhalb des Nahverkehrs. Zugleich sind aber zumindest die Schritte 1 und 3 weiterhin vielfach vom Einsatz quantitativ und qualitativ ausreichenden Personals abhängig. Fahrgastinformation ist nicht nur eine technische Herausforderung.

Die Fahrgastinformation mit Solldaten funktioniert im Wesentlichen gut, Defizite gibt es hier vor allem bei der Kommunikation von Baufahrplänen. Informationen über die jeweilige Betriebslage sind insbesondere bei Störungen relevant – und entsprechen heute nicht den Erwartungen der Fahrgäste. Die folgenden Handlungsfelder beziehen sich folglich vor allem auf Istdaten:

Handlungsfeld Datenqualität und -konsistenz

Grundlage guter Fahrgastinformation sind qualitativ hochwertige Daten über die Verkehrslage, die allen relevanten Stellen zur Verfügung stehen. Im Bereich der DB Station & Service wird dies neue System IRIS+ erfüllen. Allerdings führt das System nur dann zu besseren Informationen, wenn die Qualität der Eingangsdaten stimmt. Um diese sicherzustellen, ist weiterhin Personal erforderlich. Vor allem an der Schnittstelle zwischen DB Netz und EVU, aber auch zwischen Disposition und Kundeninformation ist deutlich mehr qualifiziertes Personal nötig als heute. Sinnvoll wäre zum Beispiel zusätzliches, von den EVU entsandtes Personal in der Betriebszentrale von DB Netz, um insbesondere bei Großstörungen schnell und konsistent Informationen absetzen zu können.

Im Busverkehr und bei Nicht-DB-Unternehmen sind weitere qualitätsverbessernde Maßnahmen nötig. Zu diesem Handlungsfeld gehören Anpassungen, die für eine erhöhte Granularität der Daten für barrierefreies Routing und für eine bundesweit einheitliche Information im Rahmen der DELFI-Kooperation erforderlich sind. Das Land wird weiter engagiert bei DELFI mitarbeiten und die dafür erforderlichen Ressourcen bereitstellen.

Handlungsfeld Kommunikationskanäle

Die Fahrgastinformation muss konsistent über diverse Kanäle erfolgen. Neben den diversen digitalen Kanälen (Internet, Apps, Social Media) und den auf verschiedenen Wegen zu erreichenden Kundendialogstellen ist vor allem die Information in Fahrzeugen und an Stationen wichtig. Die Information kann hier zum Teil technisch bzw. automatisiert erfolgen, engagiertes und sachkundiges Personal an Stationen und in Zügen wird auch künftig unverzichtbar sein. Zentrales Thema bleibt, dass über alle Kanäle identische (und hilfreiche) Informationen erhältlich sein müssen. Das Land wird gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Vorschläge entwickeln, wie das sichergestellt werden kann.

Handlungsfeld Personal

Personal spielt bei der Erfassung und Vermittlung der Informationen eine wesentliche Rolle. Es ist sicherzustellen, dass die Anzahl und die Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausreichend ist, um die erforderliche Informationsqualität zu gewährleisten. Es ist außerdem sicherzustellen, dass das in der Kundeninformation eingesetzte Personal ausreichend gut ausgebildet ist, um die Informationen sachlich korrekt zu vermitteln und darüber hinaus eine angemessene Betreuung der Kundinnen und Kunden über den Gesamtzeitraum einer Störung zu gewährleisten.

Aller Voraussicht nach ist die Menge des eingesetzten Personals im Vergleich zu heute deutlich zu erhöhen, zugleich sind verstärkte Anstrengungen in der Personalschulung und -qualifikation erforderlich. Im Mittelpunkt muss künftig eine echte Kundenbetreuung statt einfacher Datenlieferung stehen.

Handlungsfeld Verkehrsverträge und QMS

Die Fahrgastinformation ist schon heute in den Verkehrsverträgen verankert und grundsätzlich Teil des QMS. Allerdings ist zu überprüfen, ob die heute definierten Mindeststandards ausreichen und ob die heute möglichen Mechanismen tatsächlich genügen, um die vereinbarte Qualität der Fahrgastinformation zu gewährleisten und eine stetige Qualitätsverbesserung zu stimulieren. Anpassungsnotwendigkeiten bestehen insbesondere, wenn künftig vermehrt Bruttoverträge abgeschlossen werden, in denen der Erlösanreiz für die Verkehrsunternehmen wegfällt. Fahrgastinformation muss einen relevanten (und damit finanziellen) Wert bekommen.

Organisation

Verantwortlich für gute Fahrgastinformation sind grundsätzlich die jeweiligen Verkehrsunternehmen. Dieser Grundsatz gilt auch künftig. Zugleich spielt schon heute der Verkehrsverbund bei der Fahrgastinformation eine wichtige Rolle, die mit weiterer Umsetzung der Verbunddesigns und mit weiterer Zunahme unternehmensübergreifender Dienstleistungen vor allem im Bereich Tarif noch deutlich an Bedeutung gewinnen wird. Vorbehaltlich der Finanzierung sollte der heutige NAH.SH-Kundendialog während der Laufzeit dieses LNVP zu einer 24/7-Dienstleistung ausgebaut werden. Ein inhaltliches, organisatorisches und finanzielles Konzept hierzu ist zu erstellen. Dazu gehören neben einer Definition der genutzten Kommunikationskanäle auch die Festlegung von gewünschten Reaktionszeiten und die Weiterentwicklung heutiger Entschädigungsregeln.

Digitalisierung Vertrieb

Um Kundinnen und Kunden den Umstieg auf klima- und umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu erleichtern, müssen Dienstleistungen an dieses Bedürfnis angepasst werden. Eine zentrale Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr ist in diesem Zusammenhang die digitale Bereitstellung von Leistungen entlang der Reisekette von Tür zu Tür. Dies erfordert ein holistisches Verständnis von Kundenerfahrungen und eine konsequente Weiterentwicklung bestehender Vertriebskanäle und Kundenkontaktpunkte.

Kurz- und mittelfristige Entwicklungsmöglichkeiten für einzelne Kundenkontaktpunkte und die Ausrichtung der entsprechenden Kanäle untereinander lassen sich durch ein neues Vertriebskonzept identifizieren und festlegen. Aufbauend auf einer übergeordneten Digitalisierungsstrategie verfolgt das Konzept folgende Ziele:

- Stärkung der Kundenbindung durch digitalen Vertrieb, die Einbindung unterschiedlicher Formen der Mobilität und den Abbau von Zugangshemmnissen
- Verbesserung des Kundenservices unter Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und der Daseinsvorsorge
- Definition vertrieblicher Mindeststandards im Konsens aller Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger

Ein zeitgemäßer Vertriebsweg im Rahmen dieser Entwicklung ist das Smartphone-basierte Check-in/BE-out-System (CiBo). Durch die Anmeldung in einer App erwerben Fahrgäste eine Fahrtberechtigung. Die benutzten Verkehrsmittel und das Ziel der Reise müssen von dem Gast dabei nicht definiert werden. Die App erfasst automatisch alle Fahrtabschnitte und

Fahrten inkl. Umstiege. Am Ende eines bestimmten Zeitraumes errechnet das System automatisch den günstigsten Preis für die Kundin oder den Kunden. Durch den gesteigerten Komfort wird der ÖPNV insbesondere für Kundinnen und Kunden attraktiver, die sich nicht mit dem Tarif des Landes vertraut machen möchten oder eine unkompliziertere Buchung wünschen. Als Ergänzung zu digitalen Vertriebswegen und Alternative zum Papierticket für alle Kundinnen und Kunden, die bar bezahlen und anonym fahren möchten, werden andere chipkartenbasierte Systeme geprüft. Diese neuen Vertriebswege erleichtern insbesondere den Zugang für Kundinnen und Kunden, die den ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bisher als zu kompliziert empfunden haben. Insgesamt können deshalb ein Kundenzuwachs und eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr erwartet werden, was zu einer Reduzierung von CO_2-Emissionen führt.

(12) Tarif: Digitalisierung von Vertrieb	
Investition: noch nicht ermittelt	Betrieb: kostenneutral, bzw. Ersparnisse
Welche Ziele werden angesprochen? 1, 2, 5, 6	
Allgemeine Beschreibung: - Vereinfachte Nutzung des öffentlichen Verkehrs; Abbau von Zugangshemmnissen - Verbesserung des Kundenservices unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - Bessere Kundenbindung	
Bemerkungen: - Smartphonebasiertes Check-in/BE-Out-System (CiBO) - Mögliche Ergänzungen werden geprüft	
Zeithorizont: Fortführung; im bisherigen Finanzierungsplan enthalten	

5.3.6 Antriebswende

Aktueller Stand

Der Beitrag des Verkehrssektors zur Erreichung der Klimaschutzziele ist in Deutschland nach wie vor unbefriedigend. Die CO_2-Emissionen sind im Gegensatz zu anderen Sektoren, wie Energie oder Gebäude, seit dem Referenzjahr 1990 kaum gesunken und stiegen in den letzten Jahren sogar an. Die Herausforderungen sind gewaltig, soll der verkehrsbedingte Treibhausgasausstoß doch laut Klimaschutzplan der Bundesregierung bis 2030 um 40 % gegenüber 1990 zurückgehen. Bis zum Jahr 2050 muss der Verkehrssektor klimaneutral sein.

Der Nahverkehr spielt dabei eine entscheidende Rolle. Möglich wird ein deutlicher Rückgang der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen durch deutlich mehr Fuß-, Rad-, Bus-, und Bahnverkehr und (anderer) shared services als Kernelemente einer konsequenten Verkehrswende mit einer bzw. mehreren dann emissionsfreien Antriebsform(en).

Maßnahmen, die den Energieverbrauch senken, verringern nicht nur Emissionen, sondern reduzieren vor allem Energiekosten – in Zeiten kontinuierlich wachsender Preise für Strom, Treibstoff und Wärme ein gewichtiges Argument.

Bei der Bilanzierung von Emissionen wird unter anderem zwischen direkten Emissionen aus der Verbrennung der Kraftstoffe und indirekten Emissionen unterschieden. Indirekte Emissionen fallen bei der Bereitstellung von Strom und Fernwärme an, aber auch durch Transporte beauftragter Subdienstleister, Anwendung und Entsorgung von Produkten, Herstellung von Kraftstoffen oder Dienstreisen und Arbeitswege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Eine vollumfängliche Berechnung des Energieverbrauchs und der emittierenden Treibhausgasemissionen durch den Nahverkehr in Schleswig-Holstein zur Erreichung des oben genannten Sektorziels ist noch zu leisten.

Maßnahmen und Projekte bis 2026

Aktuelle Projekte auf dem Weg zum klimaneutralen öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein sind:

Betriebsaufnahme der BEMU

Durch die Beschaffung von 55 Akku-Triebwagen (BEMU) für das Akku-Netz als Ersatz der bisherigen Dieseltriebwagen wird ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein geleistet. Derzeit sind in Schleswig-Holstein nur 29 % der Schienenstrecken elektrifiziert (Bundesschnitt 60 %).

Eine kurzfristige Vollelektrifizierung scheidet sowohl aufgrund der Kosten als auch wegen des geringen Verkehrsaufkommens einiger Strecken im Akku-Netz derzeit aus. Durch den Einsatz von emotionsfreien Akkutriebwagen kann trotzdem bis Ende 2023 ein Großteil der bisher in Schleswig-Holstein im Einsatz stehenden Dieseltriebwagen lokal ersetzt werden.

Für Ende 2022 ist die Betriebsaufnahme mit ersten BEMU aus der gebündelten Beschaffung von 55 Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten für das Netz Ost vorgesehen. Ab 2023

wird dann der elektrische Betrieb in den übrigen Netzen aufgenommen. Aufgrund der besonders anspruchsvollen Inbetriebnahme neu konzeptionierter Fahrzeuge wird befristet eine umfangreiche Reserveflotte vorgehalten. Je nach Leistungsfähigkeit und insbesondere Beschleunigungsverhalten der neuen Fahrzeuge sind vereinzelt weitere neue Haltepunkte möglich.

Die neuen Akku-Fahrzeuge können in vielen Fällen die bestehende Oberleitungsinfrastruktur zum Nachladen der Batterien benutzen. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster, Rendsburg und Lüneburg. Auch zwischen Osterrönfeld und Jübek kann unter Oberleitung nicht nur gefahren, sondern gleichzeitig nachgeladen werden. Zusätzliche Nachladestationen werden in Heide, Husum und Tönning errichtet. Diese Oberleitungsinselanlagen werden an das örtliche Mittelspannungsnetz angeschlossen. Mittels eines Umrichters wird die Bahnstromspannung erzeugt. Weitere Ergänzungen der Oberleitung sind in Büchen, Kiel Hauptbahnhof und Bad Oldesloe erforderlich. Damit die mit Batterie zurückzulegenden Abschnitte nicht zu lang werden, müssen außerdem von Flensburg ausgehend ein ca. 5 km langer Abschnitt der Strecke Flensburg–Kiel sowie von Kiel Hauptbahnhof bis Kiel-Hassee CITTI-PARK ein ca. 3,5 km langer Abschnitt mit Fahrdraht ausgestattet werden. In Schönberger Strand ist ein Nachladen über eine stationäre Anlage per Stecker (ähnlich einer Zugvorheizanlage) vorgesehen (siehe Maßnahme 1 Kapitel 5.2.1).

Elektrifizierung Niebüll–Dagebüll

Beginnend mit der Strecke Niebüll–Dagebüll (14 km) treibt das Land Schleswig-Holstein die Elektrifizierung des Eisenbahnverkehrs an der Westküste voran. Anlass ist das Bemühen, den touristisch bedeutsamen nordfriesischen Inseln Amrum und Föhr über den Hafen Dagebüll auch in Zukunft eine IC-Direktverbindung zu ermöglichen. Ab 2024 sollen moderne Talgo-Züge die bisherigen Waggons ablösen. Aufgrund der digitalen Zugsteuerung kann das herkömmliche Fahrzeugmaterial nicht die Weiterbeförderung eines Zugteils von Niebüll nach Dagebüll übernehmen. Für die Traktion ist der elektrische Antrieb notwendig. Dadurch kann der Regionalverkehr auf der gesamten Strecke ab 2024 lokal emissionsfrei betrieben werden. Den grünen Strom für den Fahrdraht sollen 42 Windkraftanlagen vom Niebüller Stadtrand liefern (siehe Maßnahme 6 Kapitel 5.2.1).

Maßnahmen und Projekte ab 2027

Elektrifizierung Marschbahn

Um in Schleswig-Holstein vollständig auf den Einsatz fossiler Energieträger im SPNV verzichten zu können, ist eine Elektrifizierung der Marschbahn Itzehoe–Westerland (172 km) unumgänglich. Die Elektrifizierung der Marschbahn ist das Schlüsselelement für die klimaneutrale Mobilität an der Westküste Schleswig-Holsteins. So können bei einer Elektrifizierung sowohl weitere Haltestellen wie zum Beispiel Hattstedt, Weddingstedt, Hemmingstedt und Vaale reaktiviert als auch attraktivere Regionalverbindungen von Heide (Holstein) über Itzehoe nach Hamburg Hauptbahnhof ohne Umstieg angeboten werden.

Eine vollständige Elektrifizierung der Marschbahn, die Vorteile im Fern- und Güterverkehr mit sich bringt, kann bis zum Ende dieses Jahrzehnts realisiert werden (siehe Maßnahme 2 in Kapitel 5.2.2)

Elektrifizierung Neumünster–Bad Oldesloe

Sinnvoll ist außerdem die Elektrifizierung der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe (ca. 45 km), um einen Bypass für den SGV, aber auch für den SPNV zu schaffen, der die Strecke zwischen Neumünster und Hamburg über Elmshorn entlastet. Im Gutachten OdeS wurde zudem herausgestellt, dass mit durchgehenden Verkehren Kiel–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg wesentliche zusätzliche Nachfragepotenziale für den SPNV gehoben werden können. Auch hierfür ist die Elektrifizierung der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe eine Voraussetzung (siehe Maßnahme 4 Kapitel 5.2.2).

Emissionsfreier Betrieb der AKN

Mittelfristig ist ein Austausch des Wagenmaterials auf den Strecken der AKN hin zu lokal emissionsfreien Fahrzeugen durchzuführen, um auf diesen Strecken die primären Treibhausgasemissionen einzusparen.

Fehmarnbeltquerung und S 21

Im Zuge der dann elektrifizierten Neu- und Ausbaustrecke zwischen Lübeck und Fehmarn, die die feste Fehmarnbeltquerung anbindet, und der Inbetriebnahme der S 21 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen wird das elektrifizierte Netz in Schleswig-Holstein weiterwachsen. (siehe Maßnahmen 5 in Kapitel 5.2.2 und Maßnahme 4 in Kapitel 5.2.1).

Klimaneutrale Energie

Antriebsenergie

Mit der Elektrifizierung des SPNV muss eine Verbesserung der Ökobilanz des genutzten Stroms einhergehen. In Verkehrsverträgen müssen dazu Vorgaben gemacht werden, dass der Betrieb der Fahrzeuge und Gebäude mit Ökostrom zu erfolgen hat. Das Ziel, nur klimaneutrale Energien zu verwenden, kann jedoch nicht allein durch die vertragliche Festlegung von Ökostrom im SPNV-Betrieb erreicht werden. Es müssen Strukturen für den Bezug von regional in Schleswig-Holstein erzeugtem Strom aus regenerativen Energiequellen geschaffen werden. Der Anteil von Ökostrom am Gesamtenergieverbrauch des Bahnverkehrs soll bis 2028 auf 100 % steigen.

Herstellung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge

Neben der Antriebsenergie als Kernthema für das Erreichen eines klimaneutralen SPNV, werden bei der Herstellung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge, bei Baumaßnahmen sowie beim Stationsbetrieb Schadstoffe ausgestoßen, die zu vermeiden sind. Der SPNV-Aufgabenträger hat hierauf nur zum Teil Einfluss. So können in Verkehrsverträgen die Beschaffung klimaneutral hergestellter Fahrzeuge und deren klimaneutrale Instandhaltung vorgeschrieben werden, jedoch hat das Land als Aufgabenträger nur auf die landeseigenen Infrastrukturunternehmen den nötigen Einfluss, um etwa klimaneutrale Baumaßnahmen zu fordern. Andere EIU können nur durch Regulierung auf Bundesebene und eventuell in geringem Maße durch die nutzenden EVU zu mehr Klimafreundlichkeit angehalten werden.

Vollständige Elektrifizierung der Schienenstrecken

Langfristig, mit einem Zeithorizont 2050, und abhängig von der Intensität des Verkehrs sollte – wie im Gutachten OdeS beschrieben – eine relativ weitgehende Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes in Schleswig-Holstein angestrebt werden. Der Einsatz von Akkutriebwagen ermöglicht es hier, flexibel und in Teilschritten vorzugehen.

(13) Klimaneutraler SPNV
Investition: wesentliche Bestandteile in anderen Projekten abgebildet (BEMU, E-Netz West) Betrieb: kann zur Einsparung von Betriebskosten beitragen
Welche Ziele werden angesprochen? 5
Allgemeine Beschreibung: Antriebswende auf der Schiene. Ersatz von Dieselfahrzeugen durch Fahrzeuge die klimaneutral angetrieben werden; Einsatz von erneuerbaren Energiequellen, klimaneutrale Herstellung und Instandhaltung der Infrastruktur
Bemerkungen: - Langfristig weitergehende Elektrifizierung von Bahnstrecken, Bezug von regional erzeugtem Windstrom
Zeithorizont: bis 2030 – Finanzierung (siehe andere Projekte, z.B. BEMU, Marschbahn)

Weitere Maßnahmen und Projekte

(nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes)

Bike+Ride

Um den SPNV insgesamt klimafreundlicher zu gestalten, ist die Erreichbarkeit der Stationen mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad, ÖSPV) in Form von geeigneten Stationsumfeldmaßnahmen zu fördern, indem z. B. Fahrradabstellmöglichkeiten und gute ÖSPV-Anbindungen geschaffen werden. Hierzu gehören an Mobilitätsstationen ladefähige Verknüpfungspunkte für Rad, Scooter, MIV und sonstige Formen der shared services (vgl. 5.3.1 und 5.3.4.).

Neue Verkehrskulturen

Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums ist die Verkehrsverlagerung eine zentrale Herausforderung. Der alleinige Blick auf die potenzielle CO_2-Reduktion einer Maßnahme ist deswegen zu eng. Dadurch würden tendenziell Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Maßnahmen und die wichtige Rolle jener Maßnahmen unterschätzt, die grundlegend sind, um Verkehrsverlagerung zu ermöglichen.

An Beispielen wie der Region Kopenhagen und den Niederlanden zeigt sich, dass tiefgreifende Änderungen bei der Auswahl der Verkehrsträger letztendlich neue Verkehrskulturen erfordern, die die Identität von ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern begünstigen. Neue Kulturen entwickeln

sich jedoch nur dort, wo die Bedenken und Erwartungen der Reisenden in Bezug auf Sicherheit, Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Komfort berücksichtigt werden.

In der Kommunikation muss diese neue Verkehrskultur vorgelebt werden, damit die Transformation hin zum klimafreundlichen Kollektivverkehr gelingen kann. Dies bedarf der Förderung einer Verkehrskultur, in der der motorisierte Individualverkehr eine andere Rolle spielt. Vorbilder aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft können dabei helfen, diese neue Kultur in der Bevölkerung zu entwickeln.

On-Demand-Angebote

Eine neue und zukunftsweisende Form des Bedarfsverkehrs ist derzeit in ganz Schleswig-Holstein sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum im Einsatz: die On-Demand-Mobilität. Fahrgastindividuelle Abfahrtszeiten und -orte können direkt in einer digitalen NAH.SHUTTLE-App eingestellt oder per Telefon gebucht werden und ermöglichen so eine attraktivere Ergänzung zum ÖPNV, wodurch die Lücke der sogenannten ersten und letzten Meile geschlossen wird. Durch den Einsatz eines intelligenten Routing-Algorithmus, virtueller Bushaltestellen und meist klimafreundlicher Fahrzeuge werden die Bürger im ganzen Land besser vernetzt und der Bedarf an einem eigenen PKW wird reduziert. Ein gutes Beispiel für einen On-Demand-Verkehr wird ab dem 01.08.21 in der Region Rendsburg zu finden sein. Dort werden fünf Fahrzeuge betrieben, von denen vier elektrisch funktionieren und damit klimaneutral sind. Zudem wurde auf die barrierefrei aller Fahrzeuge geachtet. Mit diesem Service werden 70.000 Anwohner in 11 Kommunen (ein Bediengebiet von ca. 140 m²) sowie nationale und internationale Touristen in der Region angebunden. Mittels des neuen und innovativen intelligenten Routing-Algorithmus befördert und bündelt dieser Dienst in der Region Rendsburg die Fahrgäste durch virtuelle Bushaltestellen.

Alternative Antriebe im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)

Die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU setzt wichtige Impulse in der Antriebswende im ÖSPV. Es ist zu erwarten, dass der Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in den nächsten Jahren signifikant steigt. Neben der Fahrzeugbeschaffung sind hohe Investitionskosten für die dafür benötigten Infrastrukturen (Betriebshöfe, Ladestationen, Wasserstofftankstellen, etc.) zu erwarten. Sofern sich in der Reichweitenproblematik von Elektrobussen keine signifikanten Verbesserungen ergeben, ist zudem mit einem deutlichen Fahrzeugmehraufwand zur Erbringung der gleichen Verkehrsleistung zu rechnen. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, eine landesweite Interoperabilität und diskriminierungsfreie Nutzung öffentlicher Betriebsinfrastrukturen zu gewährleisten, damit Skaleneffekte wirken können, der finanzielle Mehraufwand durch die Umstellung auf alternative Antriebe sinkt und der Wettbewerb nicht durch den Besitz kritischer Infrastrukturen (z. B. Ladeinfrastruktur) eingeschränkt wird. Die Möglichkeiten hierzu sollen auf Grundlage der mit den ÖSPV-Aufgabenträgern bestehenden Austauschformate mit den relevanten Akteuren in einer gemeinsamen Koordinierung ausgelotet werden.

6 Finanzierung

Vorbemerkung: Ein Abgleich von in diesem LNVP priorisierten Nahverkehrsprojekten ist in Kapitel 4.4 “Finanzierung der priorisierten Projekte” erfolgt.

6.1 Einnahmen

6.1.1 Öffentliche Co-Finanzierung

Während der letzte LNVP noch von großen Unsicherheiten bezüglich des langfristigen Finanzierungsrahmens geprägt war, wurden 2016 durch die Einigung auf die zukünftige Ausstattung der Bundesländer mit den Regionalisierungsmitteln und die Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes mit wichtigen Aussagen zur Entwicklung der Infrastrukturentgelte wesentliche Hürden für eine langfristige Finanzplanung aus dem Weg geräumt.

Alle Infrastruktur- und Angebotsprojekte, die in diesem LNVP vorgestellt werden, sind sinnvolle Ergänzungen zum heutigen Angebot und Infrastrukturbestand. Die verschiedenen Maßnahmen und Projekte stellen im Zusammenspiel mit dem ÖPNV sicher, dass der SPNV in Schleswig-Holstein nachhaltig im Sinne der definierten sechs Ziele weiterentwickelt wird. Da es sich in erster Linie um den Ausbau des SPNV handelt, können diese Nahverkehrsprojekte aus verschiedenen Finanzierungstöpfen finanziert werden, die für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein verfügbar sind. Es zeigt sich, dass für den Zeitraum 2020 bis 2031 ein aufzurufender Landesbetrag in Höhe von ca. 184 Mio. € (vgl. Tabelle 5 in Kapitel 4) aus Landes-GVFG, Mittel des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und IMPULS-Mitteln zur Verfügung stehen könnte. Diese Summe reicht bei Weitem nicht für eine Umsetzung aller Projekte aus. Maßgeblich stehen Mittel des Bundes (Bundes-GVFG) mit Förderquoten in Höhe von 75%, bzw. 90% zur Verfügung. Ab 2025 finanziert der Bund dieses Programm mit bundesweit jährlich 2 Mrd. € (dynamisiert) Für die Projekte S4 und S21 ist bereits eine beträchtliche finanzielle Unterstützung mit Fördermitteln des Bundes-GVFG unterstellt. Es muss angestrebt werden, weitere Projekte aus Schleswig-Holstein für dieses wichtige Förderprogramm anzumelden. Zusätzlich stehen Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes mit der DB AG (LuFV) bereit. Ergänzende Finanzierungen können über EU-Mittel eingeworben werden.

Mit Blick auf die begrenzt verfügbaren öffentlichen Mittel wird in diesem LNVP eine Priorisierung der Maßnahmen durchgeführt, die aufzeigt welche Projekte als erstes umgesetzt werden sollen.

Regionalisierungsmittel

Seit die Länder im Rahmen der Bahnreform 1994/1996 die Verantwortung für den SPNV übernommen haben, erhalten sie die dafür nötigen finanziellen Mittel im Rahmen des sogenannten Regionalisierungsgesetz (RegG) vom Bund. Zuletzt wurden diese Mittel mit der Revision von 2016 für den Zeitraum 2016 bis 2031 festgelegt. Demnach erhielten die Länder im Jahr 2016 insgesamt 8,2 Mrd. €, die jährlich mit 1,8 % dynamisiert werden. Unter den Ländern werden diese Mittel nach dem sogenannten Kieler Schlüssel aufgeteilt, welcher bis

2031 die Anteile der Länder stetig verändert. Für Schleswig-Holstein ergibt sich damit ein Mittelzuwachs von 252 Mio. € im Jahr 2016 auf 365 Mio. € im Jahr 2031.

Gleichzeitig wurde zwischen Bund und Ländern vereinbart, dass die an die DB AG zu entrichtenden Infrastrukturnutzungsentgelte nicht stärker als 1,8 % jährlich steigen dürfen. Die an die DB AG zu entrichtenden Infrastrukturnutzungsentgelte sind eine wesentliche Kostenposition des SPNV, die 2019 74 % der für die SPNV-Verträge gezahlten Mittel ausmachte. Mit der Festlegung, dass diese Kosten nicht stärker steigen dürfen als die Regionalisierungsmittel, ist sichergestellt, dass Letztere nicht schleichend ihre Kaufkraft verlieren (Trassenpreisbremse). Leider konnten aber keine Regelungen verankert werden, die Mehrbestellungen erleichtern (Grenzkostenansatz). So bleibt es weiterhin dabei, dass beispielsweise der Übergang vom Stunden- zum Halbstundentakt faktisch eine Verdoppelung der Trassen- und Stationsentgelte verursacht, obwohl die Kosten des Betriebes von Netz und Stationen nahezu gleichbleiben.

Gemäß RegG verwendet Schleswig-Holstein die Regionalisierungsmittel insbesondere für die Finanzierung des SPNV und in geringerem Umfang für Projekte des übrigen ÖPNV. So erhielt Schleswig-Holstein im Jahr 2021 ca. 300 Mio. € Regionalisierungsmittel. Von diesen wurden ca. 250 Mio. € für die Finanzierung der SPNV-Verkehrsverträge aufgewendet. Ca. 40 Mio. € wurden für Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt (insbesondere Kommunalisierungsmittel an die Kreise und kreisfreien Städte). Weiter wurden insbesondere Regiekosten von HVV und NAH.SH, Tarifmaßnahmen sowie Planungsleistungen und Investitionen für den SPNV finanziert.

Wie oben beschrieben, erhöhen sich die jährlichen Regionalisierungsmittel für Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2031. Hinzu kommen insgesamt zusätzliche 175 Mio. €, die mit der vom Bundestag am 31.01.2020 beschlossenen Erhöhung der Regionalisierungsmittel für Schleswig-Holstein bis 2031 zur Verfügung stehen (von bundesweit insgesamt 5,2 Mrd. €). Diesen Zuwächsen stehen jedoch steigende Kosten für die Verkehrsverträge gegenüber. Hier sind insbesondere steigende Energie- und Personalkosten zu sehen. Energiekosten werden vor dem Hintergrund der zum Klimaschutz nötigen Veränderungen im Energiebereich möglicherweise stärker steigen als die „normale“ Inflation. Ähnlich werden die Personalkosten vor dem Hintergrund des vermutlich längerfristig bestehenden Fachkräftemangels und der jetzt zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern im SPNV beschlossenen Tarifverträge stärker ansteigen als andere Kosten. Damit relativiert sich die „Kaufkraft“ der zunächst deutlich erscheinenden Zuwächse bei den Regionalisierungsmitteln bis 2031.

Es ist davon auszugehen, dass finanzielle Spielräume für einzelne moderate Leistungsausweitungen bestehen. Annahme ist eine Ausfinanzierung der Corona-bedingten Erlösausfälle durch anderweitige Finanzierungsquellen. Eine grundsätzlich verbesserte Angebotsqualität im SPNV und im ÖPNV – etwa um das bundespolitisch gesetzte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 oder die hier genannten deutlich bescheideneren Zahlen zu erreichen – ist damit jedoch nicht finanzierbar. Eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel könnte ein aus dem oben genannten Ziel folgender Schritt sein.

Welche Mittel für den SPNV in Schleswig-Holstein nach Auslaufen der aktuellen Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zu den Regionalisierungsmitteln ab dem Jahr 2032 verfügbar sein werden, ist derzeit unklar. Gleichzeitig ist erkennbar, dass SPNV und ÖPNV künftig eine stärkere Rolle für die Mobilität in Deutschland werden spielen müssen. Für die langfristigen Planungen wird daher an dieser Stelle davon ausgegangen, dass auch nach 2031 ausreichende finanzielle Mittel für die Fortführung und den Ausbau des SPNV- und ÖPNV-Angebotes in Schleswig-Holstein zur Verfügung stehen werden.

GVFG- und andere Mittel

Die Bundesländer erhalten seit 1971 Mittel nach dem GVFG für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Mit diesen Mitteln können Investitionen in den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV/SPNV finanziert werden. Das GVFG ist zudem unterteilt in ein sogenanntes Bundesprogramm und jeweilige Länderprogramme. Mit dem Bundesprogramm können größere Maßnahmen mit einem Volumen von über 10 Mio. € gefördert werden.

Mit den Länderprogrammen können kleinere Maßnahmen gefördert werden. Die Länderprogramme werden ebenfalls vom Bund finanziert – ursprünglich über das GVFG, seit 2007 ebenfalls zweckgebunden über sogenannte Entflechtungsmittel, seit 2020 nicht mehr zweckgebunden über zusätzliche Mittel über das Umsatzsteueraufkommen. Gemäß der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern von 2016 wird das GVFG-Bundesprogramm unbefristet fortgesetzt. Die GVFG-Bundesmittel werden ab 2021 erhöht und erhalten zudem attraktivere Förderhöhen. Ab 2021 werden die Mittel eine Milliarde € jährlich und ab 2025 zwei Mrd. € jährlich betragen. Sie können nun auch für viele kleinere Maßnahmen eingesetzt werden.

Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) vom März 2019 festgelegt, dass für das schleswig-holsteinische GVFG-Landesprogramm ab 2020 unverändert ca. 43 Mio. € jährlich bereitgestellt werden. Diese Mittel steigen ab 2021 jährlich um 2 % und werden 2035 einer Revision unterzogen. Die aktuelle Landesregierung verwendet diese Mittel gemäß Koalitionsvertrag zu 65 % für die Förderung des kommunalen Straßenbaus und zu 35 % für Investitionen in den ÖPNV und SPNV sowie den Radwegebau. Damit stehen für die letzteren Zwecke jährlich ca. 14 Mio. € zur Verfügung. Hieraus finanziert das Land Schleswig-Holstein insbesondere den Neu- und Ausbau von Bahnstationen und --strecken sowie von größeren Anlagen des ÖPNV (Zentrale Omnibusbahnhöfe).

Weitere Finanzierungsmittel

2019 und 2020 wurden die Finanzmittel für die DB AG und den Nahverkehr erhöht: Im Rahmen eines im September 2019 vorgelegten Klimaschutzprogramms kündigte die Bundesregierung an, sich von 2020 bis 2030 jährlich mit einer Milliarde € Eigenkapital an der DB beteiligen zu wollen.

Die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sieht in einem Zeitraum von zehn Jahren Ersatzinvestitionen und Instandhaltung im Umfang von ca. 86 Mrd. € vor, 59 % mehr als in der LuFV II hinterlegt. Die DB soll dabei 24,2 Mrd. € an Eigenmitteln beisteuern, 41 % mehr als bislang. Die Regionalisierungsmittel wurden Anfang 2020 weiter erhöht: 2021

um 302,7 Mio. €, 2022 um 308,1 Mio. € und 2023 um 463,7 Mio. €. Insgesamt von 2020 bis 2031 um circa 5,2 Mrd. €. Im Konjunkturpaket zur Bewältigung der Pandemie hat der Bund zugesagt, der DB AG weiteres Eigenkapital in Höhe von 5 Mrd. € zur Verfügung stellen. Geplant sind weitere 6 bis 8,5 Mrd. €. Der Bund hat die Länder im Jahr 2020 bei der Finanzierung des ÖPNV durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Mrd. € unterstützt. Noch unsicher ist allerdings, wie der Bund 2021 ff. die Coronahilfen ausgestaltet. Die oben genannten Werte beziehen sich auf das gesamte Bundesgebiet.

Für die Finanzierung von SPNV-relevanten Investitionen in das Schienennetz des Bundes haben die Länder über die Mittel aus der LuFV-Anlage 8.7. Einflussmöglichkeiten. Für Schleswig-Holstein stehen in der Periode 2020–2029 insgesamt ca. 92 Mio. € zur Verfügung. Über die Verwendung dieser Mittel entscheiden DB Netz AG und Land gemeinsam.

6.1.2 Nutzer- und Nutznießer Finanzierung

Der SPNV kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen weder in Schleswig-Holstein noch bundesweit so betrieben werden, dass sämtliche Betriebs- und Infrastrukturkosten durch die Erlöse gedeckt werden. Die Erlöse des SPNV in Schleswig-Holstein tragen mit ca. 217 Mio. € pro Jahr (Stand 2019) immerhin etwa die Hälfte der für den SPNV in Schleswig-Holstein erforderlichen Mittel bei. Die Erlöseinnahmen aus Fahrkartenverkäufen im SPNV in Schleswig-Holstein setzen sich in etwa wie folgt zusammen: Ein Viertel sind Verkäufe im HVV-Tarif, ein weiteres Viertel Verkäufe in Tarifen der DB, z.B. Fernverkehrsfahrkarten mit Geltung im Nahverkehr, und die Hälfte sind Verkäufe im SH-Tarif. Die andere Hälfte der Finanzierung erfolgt durch die Abgeltungsbeträge an die EVU aus den Verkehrsverträgen (ca. 200 Mio. pro Jahr; Stand 2019).

Wie in Kapitel 6.3.2 dargestellt, sollen die Verkehrsverträge im SPNV schrittweise vom Netto- auf das Bruttoprinzip umgestellt werden. Damit werden die Gestaltungsverantwortung für die Tarife sowie Erlöschancen und -risiken von den EVU zum Land verlagert. Eine Veränderung der Erlöshöhe ist damit zunächst nicht verbunden.

Es wird angenommen, dass die aktuelle Corona-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2025 für den öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein Erlösausfälle in einem mittleren dreistelligen Millionenbereich verursacht, die sich sowohl direkt als auch indirekt bemerkbar machen werden. Diese werden vermutlich nicht vollständig durch Mittel des Bundes und der Länder kompensiert werden (ÖPNV-Rettungsschirm). Angenommen wird für die Finanzplanung des vorliegenden LNVP, dass diese anderweitig ausgeglichen werden. Wie hoch die Erlösverluste sind, die die Finanzierung des ÖPNV in Schleswig-Holstein belasten und die für diesen LNVP nötigen finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten reduzieren werden, kann derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden.

Die Erlöseinnahmen des SPNV in Schleswig-Holstein werden im Wesentlichen aus folgenden Tarifen generiert: Bundesweiter Tarif (Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn (BBDB)): 56,5 Mio. € pro Jahr (Stand 2016), HVV-Tarif: 42 Mio. € pro Jahr (Stand 2016), SH-Tarif: 90 Mio. € pro Jahr (Stand 2016). Die Einführung des eigenständigen SH-Tarifs durch die EVU und das Land im Jahr 2002 war eine wesentliche Grundlage, um die Erlöse des SPNV in Schleswig-Holstein transparenter und kalkulierbarer zu machen und somit mehr

Planungssicherheit für beide Seiten zu erhalten. Zugleich ist seitdem die Wahrung und gegebenenfalls Steigerung der Erlösergiebigkeit bei gleichzeitiger Steigerung der Fahrgastzahlen eine wesentliche Leitlinie der Tarifentwicklung. Auf diese Weise war es möglich, den oben genannten relativ hohen Kostendeckungsbeitrag der Fahrgelderlöse von ca. 50 % zu erreichen und somit ein vergleichsweise dichtes Fahrplanangebot zu finanzieren. In der aktuellen Diskussion um den Klimaschutz wird von verschiedenen Seiten eine mehr oder weniger starke Absenkung der Tarife gefordert, um mehr Fahrgäste zu gewinnen (vgl. Kapitel 5.3.5).

Unabhängig davon, ob die gewünschten Fahrgasteffekte auf diesem Wege erreicht werden können, bedeutet eine Absenkung der Tarife den Verlust von Finanzmitteln für den SPNV. Gleichzeitig sollen das Fahrplanangebot und die Qualität des SPNV verbessert werden. In der Planung für die Finanzierung des ÖPNV in Schleswig-Holstein bis 2031 stehen für beide Strategien – Absenkung Tarife und Angebotsausbau – keine ausreichenden finanziellen Mittel für eine gleichzeitige Realisierung zur Verfügung. Umfassende Absenkungen des Tarifniveaus könnten zudem die Finanzierung des bereits bestehenden Fahrplanangebots in Frage stellen, was im Hinblick auf den Klimaschutz nicht gewollt sein kann. Eine Diskussion um Tarifabsenkungen muss aus fachlicher Sicht die Frage beinhalten, aus welchen Quellen diese finanziert werden sollen, ohne das aktuelle und das gewünschte Angebotsniveau zu gefährden. Es sind bevorzugt solche Tarifmaßnahmen anzustreben, die ohne eine Minderung der Einnahmen Nachfrageanreize auslösen. Hierzu zählen zum Beispiel Jobtickets (vgl. Kapitel 5.3.5) mit einem Arbeitgeberzuschuss, bei denen die Erlösausfälle durch Quellen außerhalb des Nahverkehrsbudgets finanziert werden, wie bereits der in Kapitel 3 benannten Tarifansatz zur Ostseecard und andere erste Ansätze. Letztlich ist mehr Nahverkehr nur mit mehr Geld für das System möglich. Interessant sind damit vor allem Modelle, die nicht nur die Kundinnen und Kunden des Nahverkehrs beteiligen, sondern alle Nutznießerinnen und Nutznießer des Systems. Ein erster Schritt wird die Beteiligung der Arbeitgeber an Jobtickets sein, weil der Nahverkehr dadurch für die Jobticket-Kundinnen und -Kunden preislich attraktiver wird. In einem nächsten Schritt sind aber auch regionale Nahverkehrsabgaben oder weitere Solidarmodelle denkbar. Die Preisbestimmung darf sich hierbei nicht nur am Fahrkartenpreis oder an möglichen Mindereinnahmen orientieren, sondern sollte einen Beitrag für neue Angebote berücksichtigen.

Solche Modelle erschließen neue Finanzierungsquellen für den ÖPNV und ermöglichen zugleich günstigere Preise für die Fahrgäste. Eine geschickte Tarifgestaltung kann Einnahmenpotenziale heben und zugleich Anreize für die Mehrnutzung schaffen, möglichst zu Zeiten, in denen ausreichend Beförderungskapazitäten zur Verfügung stehen.

6.2 Ausgaben

Ausgaben

Einige der wichtigsten Ausgabeposten des Landes für den schleswig-holsteinischen ÖPNV sind hier beschrieben.

Bestellung von SPNV-Leistungen

Naturgemäß ist die Bestellung der SPNV-Leistungen der größte Ausgabenposten. Neben den eigentlichen Kosten des EVUs werden hier auch die Infrastrukturentgelte berücksichtigt (in der Regel als durchlaufende Kosten). Die Planung für die kommenden Jahre berücksichtigt jüngst erzielte Ausschreibungserfolge (E-Netz Ost für die elektrisch betriebenen Zugleistungen Hamburg–Lübeck-Travemünde–Neustadt), gleichzeitig aber auch die Annahmen zu Kostensteigerungen, die den EVU etwa über höhere Energie- oder Personalkosten entstehen werden.

In der langfristigen Betrachtung sind Mehrkosten z.B. für die zusätzlichen Betriebsleistungen der S 21 und der S 4 Ost und ebenso für zahlreiche weitere als “prioritär” bezeichnete Angebotsverbesserungen enthalten (siehe einzelne Maßnahmen).

Zuwendungen an die Kreise und kreisfreien Städte für Organisation und Betrieb des übrigen ÖPNV

Für die Organisation und den Betrieb des in ihre Zuständigkeit fallenden Bus- und U-Bahn-Verkehrs erhalten Kreise und kreisfreie Städte in Schleswig-Holstein seit 2007 die sogenannten Kommunalisierungsmittel. Höhe, Verteilung und Verwendungszweck der Mittel sind per Landesverordnung geregelt. 2021 werden hier Landesmittel in Höhe von insgesamt 77.8 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die Zahlungen sind mit jährlich 1,8 % dynamisiert.

Finanzierung weiterer größerer Infrastrukturvorhaben

Die Rahmenbedingungen für die Finanzierung des SPNV haben sich in den vergangenen Jahren etwas verbessert. Die finanzielle Ausstattung der DB Netz und der DB Station&Service AG wurde über die LuFV III verbessert. Die beschriebene Verbesserung des Bundes-GVFG ist ebenfalls sehr positiv zu bewerten und kann den Landeshaushalt entlasten. Dennoch sind viele Projekte aktuell nicht ausfinanziert (vgl. Kapitel 4).

Für alle Projekte deren Finanzierung so nicht abgesichert werden kann, sollten zumindest planerische Vorarbeiten durchgeführt werden, sodass diese, wenn ihre Finanzierung geklärt ist, umgesetzt werden können (Vorratsplanung).

6.3 Verträge und Vergabe SPNV

Ausgangssituation Wettbewerb und Verkehrsverträge SH

Der Wettbewerb war in Schleswig-Holstein bisher sehr erfolgreich und hat in der Regel Qualitätsverbesserungen bei Kostensenkungen gebracht. Damit in den Vergabeverfahren zukünftige wettbewerbliche Angebotspreise erreicht werden können, ist das Land darauf angewiesen, dass sich langfristig mindestens drei Bieter an den Vergabeverfahren beteiligen. Die Hürden für einen Markteintritt im SPNV und die damit verbundenen Kosten für die EVU sind jedoch hoch. Nach der Finanzkrise 2008 haben die Aufgabenträger in Deutschland vermehrt Finanzierungsgarantien in Vergabeverfahren angeboten, um es einer möglichst großen Zahl von Bietern zu ermöglichen, ein Angebot abzugeben.

Auch Schleswig-Holstein hat dieses Instrument genutzt. Bundesweit und in Schleswig-Holstein konnte damit der Wettbewerb im SPNV gesichert werden. Allerdings macht dieses Instrument die Verkehrsverträge komplexer und die Aufgabenträger gehen damit langlaufende Bindungen ein.

Gleichzeitig sind in den letzten Jahren – bundesweit –Qualitätsprobleme aufgetreten. Die Ursachen sind unterschiedlich und können nur zum Teil durch die Gestaltung von Verkehrsverträgen und Vergaben beeinflusst werden. So ist etwa der Fachkräftemangel ein deutschlandweites und branchenübergreifendes Phänomen.

6.3.1 Übersicht

Für die künftigen Vergaben sind in Schleswig-Holstein folgende Randbedingungen zu beachten:

Bei der Gestaltung von Vergaben und Verkehrsverträgen ist zu prüfen, inwieweit über diese noch stärker ein hohes Qualitätsniveau bewirkt werden kann. Grundsätzlich sind künftig steigende Preise als Ergebnis von wettbewerblichen Vergaben zu erwarten. Es muss daher Ziel des Landes sein, die Anzahl der in Schleswig-Holstein tätigen EVU zu steigern, damit langfristig ein effektiver Wettbewerb mit guten Angebotspreisen sichergestellt werden kann.

Schleswig-Holstein hat sich in der Branche guten Ruf als wettbewerbsorientierter pragmatischer Aufgabenträger erworben. Im Gegensatz zur Frühphase der Regionalisierung ist dies in Deutschland kein Alleinstellungsmerkmal mehr. Die Vergaben des Landes Schleswig-Holstein stehen heute in Konkurrenz zu vielen weiteren – oft größeren und damit attraktiveren – Vergaben anderer Bundesländer. In Summe bedeutet dies, dass Schleswig-Holstein die Vergaben und Verkehrsverträge wettbewerbsorientiert gestalten muss, ohne Kundeninteressenaus dem Blick zu verlieren.

6.3.2 Verträge

Grundsätzlich wertet die NAH.SH bei jeder neuen Vergabe die zurückliegenden Erfahrungen aus und schreibt die auszuschreibenden Verkehrsverträge in vielen Details fort. Im Folgenden werden wesentliche Schwerpunkte für die nächsten Vergaben genannt:

Qualität im Bereich Fahrzeuge und Fahrbetrieb

Wie oben bereits dargestellt (vgl. Kapitel 5.1.3), ist – soweit möglich – ein hohes Qualitätsniveau im SPNV (wieder) herzustellen und zu gewährleisten, wie durch ein entsprechendes Qualitätsmanagement. Bei der Fortschreibung der Steuerung in den Verkehrsverträgen sind die Pönalsysteme so zu gestalten und zu gewichten, dass sie einerseits wirtschaftlich wirksame Anreize setzen, aber andererseits nicht dazu führen, dass hohe Pönalrisiken eingepreist werden bzw. Bieter von der Teilnahme an Vergabeverfahren abgeschreckt werden. Insgesamt ist sicherzustellen, dass die Qualitätssteuerung ihre Funktion erfüllt. Dazu sind kontinuierliche Erfolgsbewertungen erforderlich.

Erlösverantwortung

Die Verkehrsverträge werden vom Netto- auf das Bruttoprinzip umgestellt werden. Dies resultiert wesentlich aus dem Wunsch, dem Land mehr Einfluss auf die Tarifgestaltung zu geben. Die Umstellung hat relevante Auswirkungen auf die Qualitätssteuerung Gleichzeitig ergeben sich für die NAH.SH neue Aufgaben dadurch, dass ihr die Verantwortung für die Erlössicherung (Einnahmeaufteilung in den Verbünden, Sicherung von Vertriebsqualität und Fahrscheinkontrollen) zukommt. Zudem verringert sich für das Land die Planungssicherheit bei der Finanzierung des SPNV, da nun Erlösveränderungen direkt im Landeshaushalt wirksam werden. Hier erhöht sich der Aufwand für die Abschätzung künftig verfügbarer Mittel sowie für die Planung und die operative Bewirtschaftung des Landeshaushalts.

Garantien zur Fahrzeugfinanzierung

Finanzierungsgarantien für Fahrzeuge sind mittlerweile Marktstandard und Voraussetzung für eine hohe Bieterbeteiligung an Vergaben. Zudem erhält das Land dauerhaft planbaren Zugriff auf hochwertige Fahrzeuge zu (derzeit noch) günstigen Finanzierungskonditionen. Gleichzeitig sind Finanzierungsgarantien relativ aufwendige und komplexe Instrumente, welche das Land langfristig binden. Die NAH.SH wird den Markt aufmerksam beobachten und evtl. gegebene Alternativen prüfen.

Der Betriebsübergang im Netz West von der NOB auf die DB AG hat gezeigt, dass der Fahrzeugübergang mit Instandhaltungsverantwortung schwierig sein kann. Die mit dem Fahrzeugzustand verbundenen finanziellen Risiken bergen ein relativ hohes Konfliktpotenzial, dem durch eine kooperative Zusammenarbeit grundsätzlich konkurrierender Unternehmen begegnet werden muss. Andere Konzepte für Wiedereinsatzgarantien beinhalten die Instandhaltung durch einen Dritten – meistens den Fahrzeughersteller. Andere Aufgabenträger in Deutschland sammeln hier derzeit erste Betriebserfahrungen. Schleswig-Holstein hat dies im Rahmen des BEM-Projekts ebenfalls getan. Möglicherweise ist es sinnvoll, Wiedereinsatzgarantien künftig an eine Instandhaltung durch den Hersteller zu binden.

Reduzierung der CO2-Emissionen im SPNV

Für den zukünftigen Betrieb der in der XMU-Vergabe ausgewählten Fahrzeuge (Stadler Flirt Akku) wird den EVU über die Verkehrsverträge vorgegeben werden, den Strom ausschließlich aus zertifizierten regenerativen Quellen zu beziehen, sodass diese CO_2-neutral betrieben werden können (vgl. Kapitel 5.3.6).

Für die übrigen elektrifizierten Netze soll der ausschließliche Bezug von Strom aus regenerativen Quellen in laufenden Verträgen bis Ende 2026 nachverhandelt bzw. in neuen Verträgen festgelegt werden. Die damit verbundenen Mehrkosten sind voraussichtlich überschaubar, dennoch sind sie abzuschätzen und zu finanzieren.

Finanzierung

Die hier genannten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Verkehrsverträge hinsichtlich Qualität, Erlösverantwortung und Finanzierungsgarantien führen zu geringen Mehrkosten. Hinsichtlich des Bezugs von Strom aus regenerativen Quellen sind die damit verbundenen Kosten für die mit Akku-Fahrzeugen zu betreibenden Netzen in den Kosten für die Verkehrsverträge einkalkuliert. Für die übrigen elektrifizierten Netze werden auf Basis erster Marktrecherchen keine wesentlichen Mehrkosten erwartet.

6.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan

Bei der Gestaltung der Vergabeverfahren werden die folgenden strategisch relevanten Aspekte gesehen:

Netzgröße und Loslimitierung

Die Größe der zu vergebenden Netze orientiert sich zunächst vorrangig an betrieblichen Gesichtspunkten (z. B. an einer Gruppe von Strecken, die sich mit einheitlichen Fahrzeugen umlauftechnisch optimiert betreiben lässt). Die Größe wird in der Regel in der Anzahl der jährlichen Zkm bemessen. Die Wettbewerbsnetze in Schleswig-Holstein haben derzeit eine Größe von 1,6 bis 7 Mio. Zkm im Jahr bei einem Gesamtvolumen von ca. 26 Mio. Zkm im Jahr in Schleswig-Holstein.

Im Hinblick auf die Attraktivität der Netze für die Bieter sollten diese groß genug sein, um für bislang noch nicht in Schleswig-Holstein aktive EVU einen in sich wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Oft konkurrieren Vergaben in Schleswig-Holstein mit gleichzeitigen Vergaben anderer Aufgabenträger in Deutschland um eine begrenzte Anzahl potenzieller Bieter. Auch hier hilft eine gewisse Mindestgröße, um in dieser Situation mehrere Bieter zu gewinnen. Eine in dieser Hinsicht maßgebliche Größe liegt bei 5 Mio. Zkm oder mehr. Nicht immer kann diese Größe erreicht werden. Sie kann durch die Bündelung mehrerer Netze gebildet werden, die gleichzeitig in einem oder mehreren Vertragslosen vergeben werden.

Bei einer gebündelten Vergabe mehrerer Lose kann der Wettbewerb zudem durch die sogenannte Loslimitierung gestärkt werden. Mit diesem Instrument wird festgelegt, dass ein Bieter nicht alle Lose einer Vergabe gewinnen kann und somit mindestens zwei Bieter den Zuschlag erhalten. Die erhöhte Zuschlagswahrscheinlichkeit steigert den Anreiz für Bieter, sich

am Vergabeverfahren zu beteiligen und die dazu nötigen erheblichen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Verfügbarkeit von Werkstätten

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der die Anzahl von Bietern in einem Vergabeverfahren beeinflusst, ist die Verfügbarkeit von Werkstätten bzw. potenziellen Werkstattstandorten für alle Bieter (vgl. Kapitel 5.1.2). Grundsätzlich sind für alle Netze in Schleswig-Holstein ausreichend Werkstätten vorhanden, um die nötige betriebsnahe Instandhaltung zu erbringen. Diese befinden sich meistens im Besitz desjenigen EVUs, welches das jeweilige Netz betreibt. Im Rahmen einer Vergabe ist der Zugriff des Bestands-EVUs auf eine vorhandene Werkstatt ein großer Vorteil gegenüber neuen Bietern, welchen diese mehr oder weniger gut ausgleichen können, wenn sie Zugriff auf ein Grundstück für einen potenziellen Werkstattneubau erhalten. Dieses muss im oder in der Nähe des ausgeschriebenen Netzes liegen und an das Schienennetz angeschlossen werden können. Durch den Rückbau des Schienennetzes in den vergangen 20 Jahren und teilweise durch Siedlungsentwicklung auf ehemaligen Bahnstandorten ist die Zahl potenzieller Standorte in der Regel gering. Gleichzeitig ist der konkurrenzbedingte Aufbau von Überkapazitäten für die Eisenbahninstandhaltung volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Deshalb ist es das Ziel des Landes, bei Vergabeverfahren allen Bietern die Möglichkeit zu geben, im Falle des Ausschreibungsgewinns die Bestandswerkstatt zu fairen Konditionen zu nutzen. Dies kann durch individuelle Vereinbarungen mit dem Werkstatteigentümer erreicht werden oder durch die Vorgabe im Verkehrsvertrag, die für das Netz genutzte Werkstatt nach Vertragsende zu definierten wirtschaftlichen Konditionen an ein evtl. nachfolgendes EVU abzugeben. Hiermit evtl. verbundene Möglichkeiten eines Übergangs des Werkstattpersonals an einen neuen Betreiber sollten vom Land genutzt werden, um den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine gesicherte Beschäftigungsperspektive zu geben und qualifiziertes Personal für den SPNV in Schleswig-Holstein zu sichern. Mit dem Kauf der Transdev-Werkstatt in Husum durch die AKN im Jahr 2020 konnte für das Netz West ein solches Modell für künftige Vergaben vorbereitet werden. Eine andere Möglichkeit besteht darin, gemeinsam mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge die Instandhaltung der Fahrzeuge durch den Fahrzeughersteller zu beauftragen. Nach diesem Modell kann bei der Folgevergabe der Verkehrsleistungen (d.h. in der zweiten Lebenshälfte der Fahrzeuge) die Fahrzeuginstandhaltung allen Bietern zu gleichen Konditionen ermöglicht werden. Zudem kann dieses Modell, das auch für die Akkunetz-Verkehrsverträge angewendet wird, dazu beitragen, dass der Fahrzeugübergang vom ersten EVU auf das Folge-EVU erleichtert wird.

Vergabefahrplan

Für die Gestaltung des Wettbewerbs in Schleswig-Holstein ist es sinnvoll, die Vergaben zeitlich möglichst gleich zu verteilen, sodass Bieter in kurzen Abständen die Möglichkeit haben, sich an Vergabeverfahren zu beteiligen (vgl. Abbildung 11). Dies erhöht den Anreiz, sich auf diesen Markt zu engagieren. Gleichzeitig kann der Aufwand für die die Vergabestelle über die Jahre mehr oder weniger verstetigt werden. Die moderate Bündelung von Vergaben hilft, Vergabeverfahren für Bieter attraktiver zu machen.

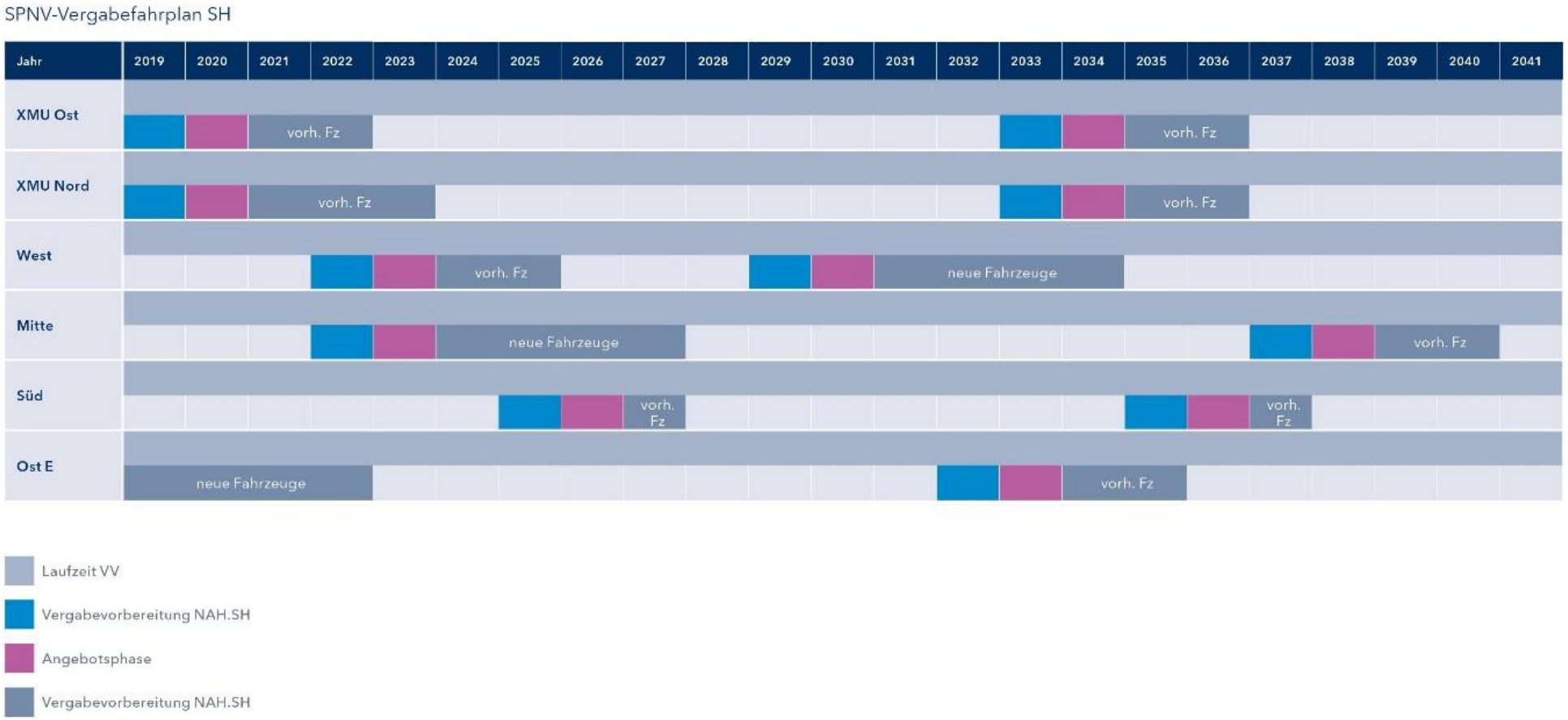


Abbildung 11: SPNV Vergabeplan

6.4 Schlusswort

Der LNVP wird den Nahverkehr weiter voranbringen, kann aber die Mobilität nicht alleine revolutionieren.

Die in diesem LNVP beschriebenen Maßnahmen dienen dazu, die am Anfang definierten Ziele zu erreichen. Die Ziele im Bereich der Nachfragesteigerungen bedeuten leider noch nicht, dass der Modal-Split-Anteil, also der Marktanteil des Nahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, im gleichen Umfang steigt. Und selbst wenn er das täte, läge er bei Fortsetzung der Pre-Corona-Steigerungsraten des Gesamtverkehrsaufkommens immer noch bei lediglich unter 10 % der täglichen Wege. Damit würde noch lange nicht das auf Bundesebene politisch beschlossene Ziel erreicht, bis 2030 die ÖPNV-Nachfrage im Vergleich zu 2019 zu verdoppeln. Für einen neuen Mobilitätsmix im echten Norden sind weitere Maßnahmen nötig, die nur teilweise im unmittelbaren Einflussbereich des Landes liegen. Hier ist eine intensivere Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften und Akteure nötig, über Zuständigkeits-, Kreis-, Länder- und Staatsgrenzen hinweg.

Weitere Angebotsausweitungen

Um den Nahverkehr dafür fit zu machen, als echte Mobilitätsalternative für die Mehrzahl der Menschen zu fungieren, sind Angebotsausweitungen nötig, die über die in diesem LNVP beschriebenen Maßnahmen hinausgehen. Dafür fehlt gegenwärtig eine ausreichende Infrastruktur. Die Einführung eines Fünfzehn-Minuten-Takts auf den Hauptstrecken beispielsweise würde nicht nur mehr Mittel für den Betrieb erfordern, sondern enorme Investitionen in die Infrastruktur. Zugleich würde diese Ausweitung auf vielen Abschnitten lediglich eine Verdoppelung des Angebots und damit der Kapazitäten bedeuten.

Städte lebenswerter gestalten und dem ÖPNV Vorrang einräumen

Unter anderem das Beispiel Wien zeigt, dass der Umstieg auf den Nahverkehr erleichtert wird, wenn zugleich die Nutzung des privaten PKW zumindest in den Ballungsräumen eingeschränkt wird. Eine zielgerichtete Parkraumbewirtschaftung und Instrumente wie eine City-Maut könnten hierfür hilfreiche Instrumente sein. Studien zeigen, dass Pull-Maßnahmen im ÖPNV (Angebotsverbesserung etc.) die Mobilitätswende nicht alleine herbeiführen werden, sondern der Erfolg nur mit ergänzenden, den Individualverkehr unattraktiver machenden Push-Maßnahmen gelingen kann. Entsprechende Vorgehensweisen könnten in Schleswig-Holstein in Erwägung gezogen werden.

Steuerliche Maßnahmen

Sinnvolle Anpassungen im Steuerrecht könnten die Nutzung des Nahverkehrs attraktiver machen – naturgemäß zu Lasten anderer Verkehrsträger. Eine angemessene Besteuerung des individuellen Kohlendioxidausstoßes und des individuellen Flächenverbrauchs gehört hier dazu. Das Land macht mit diesem LNVP einen wichtigen Schritt. Es sind aber noch zahlreiche weitere Schritte nötig. Darunter sind einige, die Geld kosten, und solche, die nicht sofort auf breite Akzeptanz stoßen werden. Es wird kein einfacher Weg. Aber es ist ein Weg, den wir gehen müssen. Es ist Zeit, etwas zu verändern.

7 Bilanz des vergangenen LNVP

7.1 Qualitätsprobleme im SPNV in Schleswig-Holstein

Zusammenfassung

In den vergangenen Jahren wurde eine Vielzahl von Verbesserungen in der Qualität des SPNV erreicht, dennoch sind einige Probleme aufgetreten, die angegangen wurden und werden. Daraus abgeleitet wurde das Ziel „Verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste“ entwickelt, welches diesem LNVP zu Grunde liegt.

In der Vergangenheit waren die größten Probleme:

1. Fahrzeuge: Wagen, Lokomotiven, Triebwagen
2. Instandhaltung und Ausbau der Strecken und Stationen
3. Personalmangel bei Triebfahrzeugführerinnen und --führern sowie bei Fahrdienstleiterinnen und -leitern
4. Mangelhafte Fahrgastinformation

Die folgende Übersicht geht thematisch auf diese Probleme ein.

Bereich Netz West	**Sachstand 2013–2021**

- 2016 sicherheitsbedingte Stilllegung der Reisezugwagen vom Typ Bombardier Married Pair der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) am 11. November 2016
- 2016 Betriebsprobleme auf der Marschbahn aufgrund des Betriebswechsels zu DB Regio
- 2017–2021 Probleme mit den Dieselloks der Baureihe 245 und daraus resultierende Probleme mit der Fahrzeuglage

Bereich Netz Mitte	**Sachstand 2013–2021**

- 2014–2018 Flügelzugkonzept Hamburg–Neumünster–Flensburg/Kiel kann aufgrund verspäteter Lieferung der Triebwagen vom Typ Twindexx des Herstellers Bombardier erst verspätet starten
- 2018–2021 störungsanfälliger Zugverkehr auf den Linien RE 7 und RE70 führte zu Qualitätseinbußen
- Seit März 2021 werden daher zwei der vier Umläufe des RE 70 Kiel–Hamburg mit lokbespannten Zügen gefahren

Infrastruktur	Sachstand 2013–2021

- 2010–2015 war die Strecke Neumünster–Flensburg aufgrund des umfangreichen Programms zum Tausch der Schienen besonders von Langsamfahrstellen betroffen
- 2017–2018 massive Einschränkungen auf der Marschbahn durch die Schienenschäden und deren Reparatur
- Einstellung des Betriebs aufgrund von Sturmwarnungen
- Probleme mit der Schleibrücke bei Lindaunis
- 2020 Probleme mit dem Stellwerk Kiel–Lübeck

Baustellenfahrpläne	Sachstand 2013–2021

- 2013–2021 starke Belastung der Strecke Kiel–Hamburg durch Baustellenfahrpläne und damit verbundene Änderungen

Personalengpässe	Sachstand 2013–2021

- 2017–2018 immer wiederkehrende Ausfälle von einzelnen Fahrten, barrierefreien Fahrzeugen und ganzen Strecken aufgrund von Personalmangel bei den EVU

Zustand der Bahnhöfe	Sachstand 2013–2021

- 2013–2021 mangelhafter Pflege- und Instandhaltungszustand vieler Stationen der DB S&S

Fahrgastinformationen	Sachstand 2013–2021

- 2013–2021 Verwendung von unterschiedlichen Systemen, die unterschiedliche, teils widersprüchliche Informationen angezeigt haben
- 2013–2021 fehlende Kommunikation zwischen Netzbetreibern und Verkehrsunternehmen

Tabelle 10: Störungen in den Teilnetzen und Infrastrukturprobleme der vergangenen Jahre

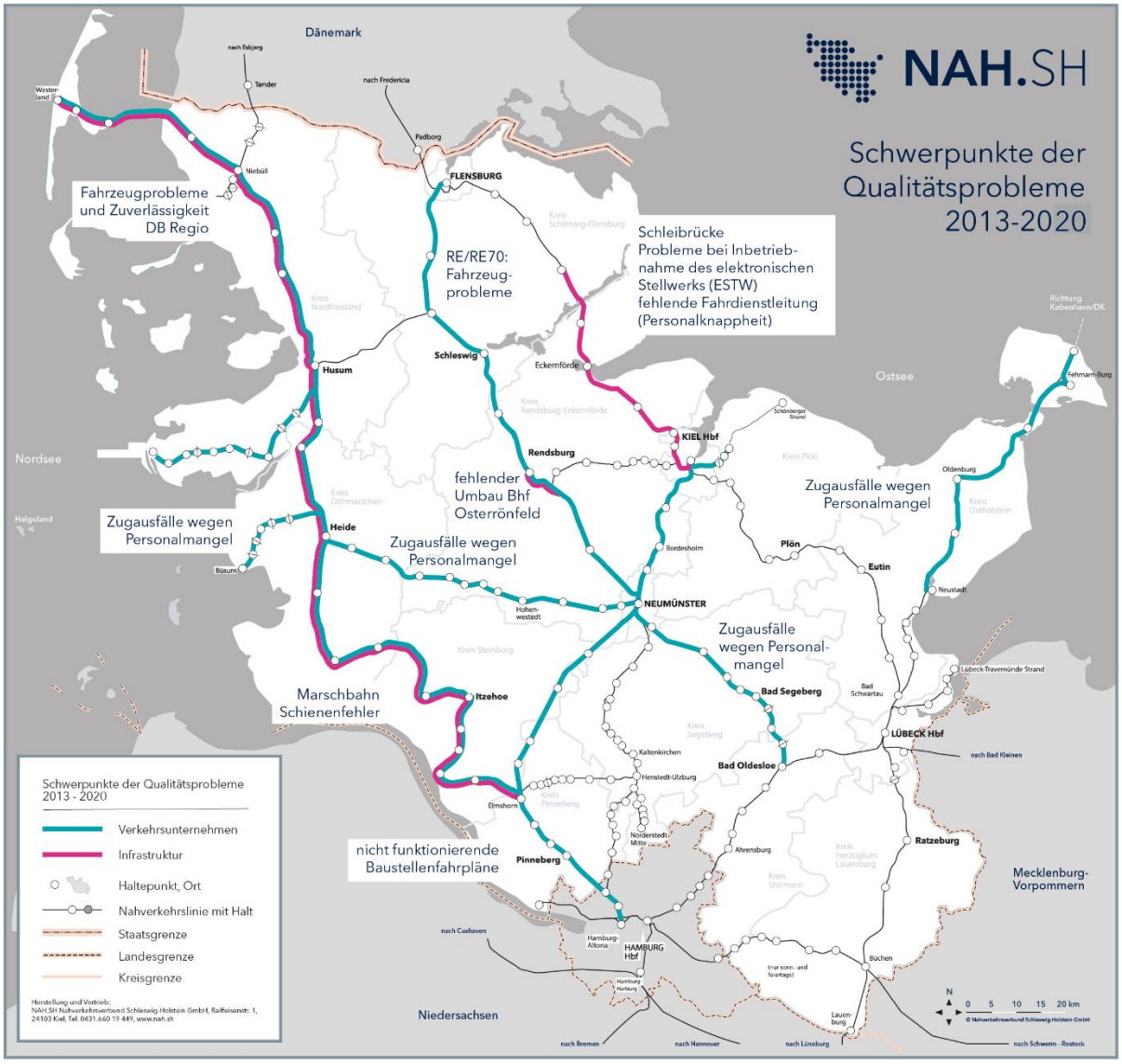


Abbildung 12:Schwerpunkte der Qualitätsprobleme 2013-2020

7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP

Zusammenfassung

Ein Großteil der für den LNVP bis 2017 vorgesehenen Angebotsverbesserungen konnte trotz der während dieser Zeit schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Die einzelnen Projekte sind auf den folgenden Seiten genauer beschrieben. Zum Teil wurde ihre erfolgreiche Umsetzung durch massive Probleme bei Fahrzeugen und Infrastruktur beeinträchtigt. Die Vermarktung der neuen Angebote wurde erschwert, zum Teil sogar unmöglich gemacht.

Die Betriebsaufnahme des Netzes Mitte mit neuen Fahrzeugen und neuen Angebotskonzepten war ein Schritt, der große Fortschritte für viele Kundinnen und Kunden des SPNV in Schleswig-Holstein gebracht hat. Kiel ist nun im 30-Minuten-Takt mit Hamburg verbunden, Flensburg im Stundentakt und altes, nicht barrierefreies Zugmaterial wurde durch neue, komfortablere Züge ersetzt.

Die Sitzplatzkapazitäten wurden massiv erhöht. In einer Auswertung der Sitzplatzkapazitäten auf ausgewählten Strecken Richtung Hamburg wurde dies für einen Zeitraum von 2000 bis 2018 betrachtet. In der folgenden Abbildung ist die Steigerung der Sitzplatzkapazität angegeben.

Elmshorn - Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	**2000-2001**		**2007-2008**		**2017-2018**		**Δ2000-'18**	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
Tag gesamt	22230	1710	31264	3186	44784	4396	22554	2686
davon HH-Altona	14430	1110	18901	1562	16967	1812	2537	702
davon HH-Hbf	7800	600	12363	1624	27497	2584	19697	1984
6:00-8:00 Uhr	5070	390	6372	644	10038	919	4968	529
davon HH-Altona	3900	300	3418	282	4264	390	364	90
davon HH-HBF	1170	90	2954	362	5774	529	4604	439
Neumünster - Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	**2000-2001**		**2007-2008**		**2017-2018**		**Δ2000-'18**	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
Tag gesamt	10140	780	13221	1728	20670	1960	10530	1180
6:00-8:00 Uhr	1950	150	2113	284	3982	385	2032	235
Kiel- Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	**2000-2001**		**2007-2008**		**2017-2018**		**Δ2000-'18**	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
Tag gesamt	8580	660	9698	1272	15240	1435	6660	775
6:00-8:00 Uhr	1560	120	1817	234	2896	280	1336	160
Lübeck - Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	**2000-2001**		**2007-2008**		**2017-2018**		**Δ2000-'18**	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
Tag gesamt	15714	810	17396	2511	17419	1715	1705	905
6:00-8:00 Uhr	3492	180	4218	612	4339	595	847	415
Ahrensburg - Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	**2000-2001**		**2007-2008**		**2017-2018**		**Δ2000-'18**	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
Tag gesamt	8580	660	37446	3811	39196	3430	30616	2770
6:00-8:00 Uhr	4290	330	8831	933	8879	1015	4589	685

Abbildung 13: Veränderung der Sitzplatzkapazität auf ausgewählten Strecken Richtung Hamburg (2000-2018)

Für die Achse Elmshorn–Pinneberg hatte das neue Konzept eine weitere Ausdifferenzierung der Haltesystematik zur Folge. Der Systemhalt des RE 70 Hamburg–Kiel in Pinneberg wurde aufgegeben. Dafür verkehrt die neue Linie RB 71 stündlich von Pinneberg, Prisdorf und Tornesch zum Hamburger Hauptbahnhof, ergänzt um bis zu zwei weitere stündliche Verbindungen zum Bahnhof Hamburg-Altona.

Erschwert wird die Umsetzung von Angebotsmaßnahmen, da die Durchführung von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen immer schwieriger wird. Hohe Anforderungen an die Planung und eine komplexe Projektabwicklung sorgen oft für Probleme. Vor diesem Hintergrund war es umso erfreulicher, dass die Umsetzung der zahlreichen, zum Teil komplexen für die Betriebsaufnahme des Netzes Mitte erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen rechtzeitig gelang. Damit wurden unter anderem im Kieler Hauptbahnhof die Bahnsteigkapazitäten massiv erhöht (+ 33 %) und die Grundlagen für den neuen Taktknoten geschaffen. Im Stationsprogramm Schleswig-Holstein konnten Lücken im Netz der barrierefreien Stationen geschlossen werden. Allerdings gelang die Umsetzung nicht überall (z. B. in Bargteheide) und einzelne Projekte verzögerten sich in der Umsetzung. In den vergangenen Jahren wurden 11 neue Stationen in Betrieb genommen. Der Zugang zum SPNV wurde somit weiter erleichtert.

Besonders ärgerlich ist, dass sich die Fortsetzung der Modernisierung der Strecke Kiel–Lübeck immer wieder verzögert hat. War hier die Inbetriebnahme zunächst für 2016 geplant, ist der Bau inzwischen um mehr als acht Jahre verschoben und für das Jahr 2024 geplant. Kontinuierliche Projektverzögerungen stellen mühevoll erreichte Abstimmungen in Frage. So wurde bei dieser Strecke das ursprüngliche Fahrplankonzept, das eine Fahrzeit von unter einer Stunde zwischen Kiel und Lübeck vorsah, nicht mehr von den Kommunen unterstützt. Das als Antwort auf die Kritik aus den Kommunen erarbeitete Konzept sieht einen stärkeren Fokus auf regionale Taktknoten vor. Die Fahrzeitreduzierung zwischen Kiel und Lübeck kann so nicht im geplanten Umfang realisiert werden.

Einzelne Projekte des vergangenen LNVP wurden in der Laufzeit des LNVP angehalten, um nach Klärung der Rahmenbedingungen der ÖPNV-Finanzierung fortzufahren. Dies betraf die Reaktivierung der Strecken

- Kiel–Schönberger Strand
- Wrist–Kellinghusen
- Rendsburg–Rendsburg-Seemühlen

Erst nachdem die finanziellen Spielräume feststanden, wurden diese Reaktivierungsprojekte fortgesetzt. In die Laufzeit des LNVP 2013–2017 fiel das Ende des ambitionierten Stadt-Regionalbahn-Projekts SRB Kiel. Zwar wurden bereits in der Laufzeit des LNVP 2013–2017 Angebotsverbesserungen bei den auf Kiel zulaufenden Strecken realisiert (30-Minuten-Takt nach Rendsburg, Angebotsausweitungen in Richtung Eckernförde und Neumünster, neue Stationen, Teilinbetriebnahme „Hein Schönberg“), klar ist, dass damit die Potenziale des SPNV in der Region noch nicht ausgeschöpft sind.

Maßnahme: Angebotsverbesserungen im Netz Mitte Neuer Verkehrsvertrag

Los A (RB Hamburg–Wrist/Itzehoe)

- 2014 Start von Los B im Dezember:
- Züge aus Itzehoe und Wrist werden in Elmshorn vereinigt und fahren weiter nach Hamburg-Altona (Flügelkonzept).
- in der Gegenrichtung werden sie in Elmshorn auseinandergekoppelt.
- Die Anbindung von Itzehoe–Glückstadt und Tornesch an den Hamburger Hauptbahnhof wurde durch die neue, im Stundentakt verkehrende RB 61 verbessert.
- Die RB 61 übernahm auch die direkte Verbindung von Pinneberg nach Hamburg Hbf.
- Gleichmäßigere Auslastung von RE- und RB-Verkehren im Abschnitt Elmshorn–Hamburg.
- Für die Stationen Horst und Dauenhof konnte der sonntägliche Zwei-Stunden-Takt zum durchgehenden Stundentakt verdichtet werden.

Los B (RE-Verkehre Hamburg–Kiel und Hamburg–Flensburg)

- Schwierigere Betriebsaufnahme:
- Die neuen Doppelstocktriebwagen Twindexx der Firma Bombardier wurden mit einer Verzögerung von ca. drei Jahren ausgeliefert.
- Es musste in der Folge noch altes Wagenmaterial eingesetzt werden, das nicht die geforderten Fahrpläne einhalten konnte.
- Stündliche Direktanbindung von Flensburg nach Hamburg und ein Halbstundentakt zwischen Kiel und Hamburg.
- Realisierung des eigentlichen Fahrplans erst 2018.
- Um eine Verbesserung der Betriebsqualität zu erreichen, wurden ab März 2021 einige mit Twindexx-Triebwagen gefahrene Umläufe auf Lok-Wagen-Züge umgestellt.

Maßnahme: Angebotsverbesserungen im Netz Nord

Neue RB zwischen Kiel und Rendsburg

- Seit Anfang 2015 zweite stündliche Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg.
- Es wurden fünf neue Haltestellen realisiert: Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf.
- Die neuen Stationen wurden an den Busverkehr angeschlossen.

Wiederinbetriebnahme von „Hein Schönberg“ bis Kiel-Oppendorf 2013
Inbetriebnahme der Station „Kiel Schulen am Langsee“.

- 2014 Übernahme der Strecke bis Kiel-Oppendorf durch die AKN, komplette Sanierung in den Jahren 2016/2017.
- Bau von zwei neuen Haltepunkten in Kiel-Ellerbek und in Kiel-Oppendorf.
- Seit Sommer 2017 verkehrt die neue RB 76 im Vorlaufbetrieb im Stundentakt zwischen Kiel Hbf und Kiel-Oppendorf.

Station Kronshagen

- 2014 erhielt Kronshagen wieder einen Bahnanschluss an der Strecke Kiel–Eckernförde.

Neues Stellwerk Lindaunis/Eckernförde

- 2014 ging mit großer Verzögerung die erste Baustufe des elektronischen Stellwerks Lindaunis/Eckernförde in Betrieb.
- 2018 ging die zweite Stufe mit den Bahnhöfen Suchsdorf und Gettorf in Betrieb.

Maßnahme: Angebotsverbesserungen im Netz Ost

Neue Halte in Lübeck

- Ende 2013 Eröffnung der Station Lübeck-Hochschulstadtteil an der Strecke Lübeck–Lüneburg. Ende 2014 Eröffnung der Station Lübeck-Dänischburg IKEA.

Hamburg–Büchen

- Seit Ende 2019 wurde zwischen Hamburg und Büchen in der Hauptverkehrszeit der Halbstundentakt eingeführt
- Am Wochenende kommen ausschließlich Doppelstockzüge zum Einsatz, sodass der Bahnhof Friedrichsruh wegen seiner für diese Züge zu kurzen Bahnsteige nun nicht mehr bedient werden konnte.

Hamburg–Bargteheide

- Seit Ende 2019 verkehrt die Linie RB 81 ganztägig an Werktagen bis 21.00 Uhr im Halbstundentakt bis Bargteheide.

Hamburg–Lübeck

- Im Dezember 2020 konnte der Halbstundentakt zwischen Hamburg und Lübeck an Wochenenden eingeführt werden.

Maßnahme: Angebotsverbesserungen im Netz West

Betriebsaufnahme Netz West

- Dezember 2016 Übernahme des Verkehrs auf den Linien RE 6 Hamburg–Westerland und RB 62 Itzehoe–Heide durch DB Regio.
- Einführung saisonaler Sprinterfahrten zusätzlich zum bestehenden Stundentakt.
- Vervollständigung des ITF-Knotens Heide durch Anpassung der Fahrplanlage der RB 62.
- Gewährleistung des Anschlusses in Itzehoe an die RB 71 nach Hamburg Hbf und in Heide an die RB 63 nach Büsum und den RE 6 nach Westerland.
- Neue Triebwagen vom Typ LINT 54.
- Neue Anbindung von Brunsbüttel durch einen stündlichen SEV-Schnellbus.

Niebüll–Tønder

- Zwischen Niebüll und Tønder verkehren die Züge am Wochenende in derselben Taktlage wie werktags. Dadurch konnten die Übergangszeiten in Niebüll um bis zu 30 Minuten verkürzt werden.

Maßnahme: Angebotsverbesserungen im Netz Süd

Inbetriebnahme der LINT-Triebwagen der AKN

- 2015 Inbetriebnahme von 14 LINT-54-Triebwagen der AKN.

- Barrierefreier Betrieb auf der wichtigsten Achse A 1 (Ausnahmen zu Hauptzeiten).

Weitere Angebotsverbesserungen

Kapazitätserweiterungen im Kieler Hauptbahnhof

- 2014 Errichtung von zwei neuen Bahnsteigen und mehreren Weichen.
- Ergänzung wichtiger Signale für einen schnelleren Ablauf der Ein- und Ausfahrten.

Inbetriebnahme des Stellwerks bei der NEG und besseres Angebot nach Tønder

- Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks.
- Verbesserung des Angebots auf der Strecke Niebüll-Dagebüll der NEG durch ein abends verkehrendes zusätzliches Zugpaar.
- Bessere Berücksichtigung des Schülerverkehrs auf der Strecke nach Tønder.

Modulsystem für Fahrradabstellanlagen

- 2014/2015 wurde ein Modulsystem für Fahrradabstellanlagen entwickelt und ein Rahmenvertrag mit einem Hersteller geschlossen. Bis 2021 wurde das B+R-Modulsystem an insgesamt 30 Bahnhöfen in Schleswig-Holstein realisiert.

Weitere Bahnhofsmaßnahmen

- 2014 wurde die umfassende Modernisierung des Bahnhofs Heide abgeschlossen. Der Spurplan des Bahnhofs wurde verändert, ein neues Empfangsgebäude, neue Bahnsteige und insgesamt drei Aufzüge wurden errichtet.
- Die Barrierefreiheit an Stationen konnte in den vergangenen Jahren an folgenden Stationen und durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden: Eckernförde (Bahnsteigaufhöhung), Lunden (Bahnsteigaufhöhung), Meldorf (Bahnsteigaufhöhung), Mölln (Bahnsteigaufhöhung), Prisdorf (Bahnsteigaufhöhung), Ratzeburg (Bahnsteigaufhöhung), Reinfeld (neue Überführung mit Aufzügen), Süderbrarup (Bahnsteigaufhöhung), Tornesch (Bahnsteigaufhöhung), Wrist (Bahnsteigaufhöhung und Aufzug zum Bahnsteig), Tarp (Bahnsteigaufhöhung), Flintbek (Bahnsteigaufhöhung), Gettorf (neuer Mittelbahnsteig mit barrierefreier Zuwegung)

Tabelle 11: Seit dem vergangenen LNVP umgesetzte Angebots- und Infrastrukturprojekte

8 Anhang

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Corona: Szenarien für die Entwicklung der Anzahl der Wege im ÖV (2019–2030) 12

Abbildung 2: Corona: Szenarien für die Entwicklung des Angebots (Bus und SPNV) 13

Abbildung 3: Mögliche Taktverdichtungen bis 2030 oder später 45

Abbildung 4: Verlauf der S4-Ost und -West 50

Abbildung 5: Neuordnung Bahninfrastruktur Flensburg 56

Abbildung 6: S-Bahn-System Kiel 58

Abbildung 7: S-Bahn Lübeck 60

Abbildung 8: Bedienungskonzept für den Korridor Niebüll-Flensburg 65

Abbildung 9: Direktverbindung zwischen Horst und Itzehoe zur Beschleunigung der Verkehre 70

Abbildung 10: Geltungsbereich SH-Tarif (Gültigkeit SH-Tarif, HVV-Tarif und regionale Tarife, Quelle: NAH.SH) 94

Abbildung 11: SPNV Vergabeplan 117

Abbildung 12: Schwerpunkte der Qualitätsprobleme 2013-2020 121

Abbildung 13: Veränderung der Sitzplatzkapazität auf ausgewählten Strecken Richtung Hamburg (2000-2018) 123

8.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität 17

Tabelle 2: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen bis Ende 2026 18

Tabelle 3: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen ab 2027 19

Tabelle 4: Weitere Qualitäts- und klimaschutzorientierte Maßnahmen bis 2030; Maßnahmen entsprechend der Projektbeschreibungen in Kapitel 5.3. nummeriert 20

Tabelle 5: Überblick Finanzierung priorisierter Projekte; (die Betriebskosten entsprechen den kumulierten Betriebskosten nach Inbetriebnahme) 22

Tabelle 6: Fahrzeitverkürzungen im SPNV nach Inbetriebnahme der FBQ-Schienenanbindung.....53

Tabelle 7: Barrierefreiheit der Bahnhöfe 2021 80

Tabelle 8: Barrierefreiheit der Bahnhöfe 2026 81

Tabelle 9: Barrierefreiheit der SPNV Fahrzeuge.....85

Tabelle 10: Störungen in den Teilnetzen und Infrastrukturprobleme der vergangenen Jahre.....120

Tabelle 11: Seit dem vergangenen LNVP umgesetzte Angebots- und Infrastrukturprojekte 127

8.3 Abkürzungsverzeichnis

AKN	Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH
BBDB	Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn
B+R	Bike and Ride
BEMU	battery electric multiple unit (Akkutriebwagen)
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
CiBo	Smartphone-basierte Check-in/BE-Out-System
DB S&S	DB Station&Service AG
DELFI	Durchgängige ELektronische FahrgastInformation
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW/DSTW	elektronische oder digitale Stellwerke
ETCS	European Train Control System, Europäisches Zugbeeinflussungssystem
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FBQ	Fehmarnbeltquerung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundesprogramm)
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	integraler Taktfahrplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MID	Studie „Mobilität in Deutschland“
NEG	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH
NKI	Nutzen-Kosten-Index
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
OdeS	(Gutachten) Optimierung des Schienenverkehrs in SH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV/ ÖPNGV	Gesetz über öffentlichen Personennahverehr
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
P+R	Park and Ride
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

TEP	Tarifentwicklungsplan
TSI-PRM	transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem
VKM	Verkehrsministerkonferenz
Zkm	Zugkilometer
ZOB	Zentralen Omnibusbahnhof

8.4 Impressum

Herausgeber: Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein
Postfach 7128, 24171 Kiel

Verfasser: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
(NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel

Gestaltungskonzept, Layout:

Bildnachweis:

Karten, Lektorat: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
(NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel

Copyright:

Herstellung:

Auflage:

Juni 2021:

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen

24.08.2021

- Stellungnahme zum landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein 2022-2027 -

Kapitel 2 + 3

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sind zu begrüßen. Die gesellschaftlichen Herausforderungen im Bereich Mobilität sind für alle greifbar. Klimaschutz und demographischer Wandel sind Zukunftsaufgaben, welche im Verkehrssektor für den Kreis neben den Themen Mobilität und Erreichbarkeit auch als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination eine zentrale Aufgabe darstellen.

In der Initiierung des Projektes „Phönix“ als Reaktion auf die Pandemie und den in diesem Rahmen abgestimmten Maßnahmen sehen wir einen ebenso wichtigen Schritt, um Fahrgäste nach der Pandemie zurückzugewinnen und die Attraktivität des Angebotes weiter zu steigern.

5.1.1 Attraktive Stationen

Das Ziel, sich für eine bessere Qualität der Stationen einzusetzen, wird begrüßt. Es ist aus unserer Sicht dabei absolut notwendig, Instrumente einzuführen, welche der DB Station&Service AG mindestens Anreize schaffen, auch entsprechend aktiv zu werden. Die bisherige Handlungsgeschwindigkeit bzw. Priorisierung der Notwendigkeit, offensichtliche Instandhaltungsmängel zu beiseitigen, ist nicht akzeptabel. Am Beispiel der Station in Rendsburg wird leider deutlich, dass sowohl die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild, als auch die Transparenz seitens der DB Station&Service AG zu wünschen übrig lassen. Ein sauberes und qualititives Stationsumfeld sollte nicht als nachrangiges Nebenprodukt verstanden werden, in dem der Status quo verwaltet wird, sondern als wichtige, ernst zu nehmende Aufgabe, um den Fahrgästen ein qualitativ gutes Stationsumfeld zu bieten.

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Bei der Planung von Fahrplanangebots- und Infrastrukturbaumaßnahmen ist aus unserer Sicht von herausragender Bedeutung der Grundsatz, demzufolge die Planungen gem. Deutschlandtakt bzw. OdeS-Gutachten einen Zielfahrplan darstellen, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und künftigen Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen. Auch das Eisenbahnbundesamt teilt dazu mit: *„Es werden hierfür Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazitäten schaffen“*. Zudem ist darauf zu achten, dass *„die von der Vorhabenträgerin geplante Infrastruktur hinsichtlich der Kapazität ausreichend dimensioniert ist. Hiermit wird sichergestellt, dass die Infrastruktur zukünftig einen Verkehr mit optimaler Betriebsqualität ermöglichen kann“.*

In den genannten Unterlagen werden u.a. folgende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet:

- Zweigleisiger Ausbau Neuwittenbek – Gettorf
- Neue Kreuzungsbahnhöfe (Kronshagen, Schülldorf, Achterwehr)
- Mittige Wendegleise (Eckernförde Nord)

Aus unserer Sicht muss bei den erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur, die kurz- oder mittelfristig zu tätigen sind, die geforderte „Aufwärtskompatibilität“ gewährleistet sein.

5) Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen

Die Reaktivierung wird vom Kreis Rendsburg-Eckernförde begrüßt. Konzeptionelle Planungen für einen perspektivischen Halbstundentakt der RB 75 von Kiel bis Rendsburg-Seemühlen sollten weiter konkretisiert werden, wie es auch das Konzept zum Deutschlandtakt vorsieht.

5.2.2 Maßnahmen ab 2027

8) S-Bahn Kiel
Der Kreis Rendsburg-Eckernförde begrüßt das Projekt zum Ausbau des SPNV in der Region Kiel. Das Potential für die Verlagerung des PKW-Verkehrs auf die Schiene ordnen wir ebenso als besonders groß ein. Aus unserer Sicht stellt das Projekt mit dem Arbeitstitel „S-Bahn-Kiel“ für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele einen zentralen Baustein dar, der u.a. bereits im Masterplan Mobilität der KielRegion als Schlüsselprojekt eingestuft wurde.

Die weitere Konkretisierung der Planung und Finanzierung der Maßnahme ist daher bis spätestens 2030 sicherzustellen. In Anbetracht der gesellschaftlichen Herausforderung halten wir es gesamtstrategisch für zielführend, wenn der SPNV-Aufgabenträger zeitnah die Initiative für das Projekt „S-Bahn-Kiel“ ergreift und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur aufnimmt. Für die Durchführung der Planungen wäre überdies eine enge Abstimmung mit der regionalen Ebene sehr sachdienlich, um eine möglichst optimale Koordination mit den in deren Zuständigkeit liegenden Verkehrsplanungen zu erreichen.

15) Ausbau Neumünster – Heide
Ein Ausbau der Strecke mit durchgehendem Stundentakt wird begrüßt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Bahnhaltepunkte von Osterstedt, Gokels und Beldorf weiter Bestand haben, um den Bewohnern der Orte weiterhin einen direkten Zugang zur Bahn zu ermöglichen und das Umfeld durch abgestimmte Busverbindungen an die Bahn anzuschließen.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/972** 02.08.2021 Breuer, Volker Breuer, Volker

Raumordnungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb der Deponie B 76 Deponieklasse I

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
entfällt

2. Sachverhalt:
Die Fa. Glindemann BRG Entsorgungsgesellschaft mbH & Co. KG als Vorhabenträgerin betreibt in Grevenkrug eine Deponie der Klasse I (DK I), die nach Angaben der Vorhabenträgerin voraussichtlich 2022 verfüllt sein wird, mit der Folge, dass eine weitere Deponie dieser Klasse im Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde nicht mehr zur Verfügung stehe. Aufgrund der abnehmenden Deponievolumina seien daher neue Kapazitäten dieser Deponieklasse zu schaffen.

Die BRG Entsorgungsgesellschaft mbH & Co. KG der Unternehmensgruppe Peter Glindemann plant daher auf ihrem Kiesabbaugebiet an der B 76 im Grenzbereich der Gemeinden Kosel und Gammelby die Errichtung einer Deponie DK I mit einer Gesamtfläche von ca. 10 Hektar mit angrenzender Zufahrt.

Große Teile der angesetzten Betriebsfläche wurden bereits durch genehmigten Sand- und Kiesabbau vertieft, verändert und teilweise rückverfüllt. Die in Teilbereichen derzeit noch vorhandenen Sande und Kiese sollen vor Errichtung der Deponie gewonnen werden.

Es bestehe ein Bedarf von einer Deponierung von ca. 55.000 bis 80.000 to/a. Ein Deponievolumen von 2 Mio. m³ hätte demnach eine Laufzeit von rund 30 Jahren.

In Anbetracht der abnehmenden Deponievolumina umfasst der Suchraum für den neuen Standort einer Deponie DK I den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Innerhalb dieses Suchraumes sei für die Abschichtung möglicher Standorte maßgeblich, dass nur Standorte in Frage kommen, die für die Vorhabenträgerin privatrechtlich verfügbar sind. Die Deponierung wird landesweit bisher privaten Vorhabenträgern überlassen, da landesseitig keine Ausweisung möglicher Deponiestandorte erfolgt.

Die Suche beschränke sich des Weiteren auf Abbaustätten, um durch die Nachnutzung dieser Standorte die negativen Wirkungen auf Natur und Landschaft für geringer vorbelastete Standorte zu verringern. Entsprechende Abbaustätten sind im Kreis fast

ausschließlich in Form von Sand- und Kieswerken vorhanden. Weitere ehemalige oder in Betrieb befindliche Kiesabbaustandorte befinden sich in der Nassauskiesung. Eine Verfüllung im Grundwasser ist nicht zulässig, sodass diese Standorte ausscheiden und daher nicht in die Standortalternativenprüfung eingestellt werden.

Die Landesplanungsbehörde im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (MILIG) hat entschieden, für das Vorhaben ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Rechtsgrundlagen sind §§ 15 f. Raumordnungsgesetz (ROG) und §§ 14 bis 17 Landesplanungsgesetz (LaplaG).

Das Raumordnungsverfahren dient unter überörtlichen und -fachlichen Gesichtspunkten der Überprüfung, ob ein konkretes raumbedeutsames und überörtliches Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung übereinstimmt, der frühzeitigen Ermittlung von konkurrierenden Nutzungsansprüchen und anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen und der Abstimmung von Kompromisslinien sowie der Abwendung von Eingriffen in schützenswerte Bereiche über eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Ziel des Verfahrens ist die Raumverträglichkeit des Vorhabens am gewählten Standort sowie an möglichen Alternativstandorten zu überprüfen.

Das Raumordnungsverfahren dient nicht als Ersatz von Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens und hat keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen.

Am 26.05.2021 fand auf Einladung der Landesplanung ein Erörterungstermin in Form einer Videokonferenz statt, bei dem Gegenstand, Umfang und Methoden sowie sonstige erhebliche Fragen des Raumordnungsverfahrens behandelt wurden.

Dabei wurden fünf Standortalternativen von Vertretern der Vorhabenträgerin vorgestellt, die Altdeponie Grimmelundsbar (Gemeinde Gammelby), Kieswerk Gammelby (Gemeinden Gammelby u. Kosel), Kieswerk Augustenhof (Gemeinde Osdorf), Kieswerk Schönwohld (Gemeinde Achterwehr) und Kieswerk Langwedel (Gemeinde Langwedel).

Nach den Voruntersuchungen der Vorhabenträgerin komme man im Ergebnis zu dem Schluss, dass die Kieswerke Gammelby und Langwedel ernsthaft in Betracht zu ziehende Standortalternativen darstellten. Für diese müssten nun auf überörtlicher Betrachtungsebene Raumverträglichkeitsuntersuchungen erfolgen.

Im Anschluss wurde von der Möglichkeit zu Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis Gebrauch gemacht. Zielsetzung blieb dabei die Erörterung von Gegenstand, Umfang und Methoden sowie sonstigen erheblichen Fragen des Raumordnungsverfahrens. Dagegen fand in diesem Rahmen keine Bewertung des Vorhabens, keine Klärung von Streitfragen und keine Entscheidung über die Rechte Einzelner statt.

Nach der Anfertigung eines Protokolls gestaltet sich das weitere Vorgehen wie folgt:

Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit und Eröffnung des Verfahrens,
Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit,
Überprüfung der raumordnerischen Auswirkungen des Vorhabens,
Abschluss des Raumordnungsverfahrens mit raumordnerischer Beurteilung und
Auslegung des Ergebnisses

Der Kreis wird im Rahmen des eingeleiteten Raumordnungsverfahrens ausschließlich in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange angehört und eine fachliche Stellungnahme abgeben.

Relevanz für den Klimaschutz:
mit dieser Vorlage: keine

Finanzielle Auswirkungen:
keine

Anlage/n:
keine

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/979** 09.08.2021 Breuer, Volker Breuer, Volker

Aufbau eines kommunalen Netzwerks zum nachhaltigen Flächenmanagement

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
entfällt

2. Sachverhalt:
Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, die bis zum Ende des Jahres abgeschlossen werden soll, enthält u. a. den Grundsatz, dass die Inanspruchnahme neuer Flächen landesweit reduziert werden soll. Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den täglichen Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag abzusenken. Die Zahl resultiert aus einer Umrechnung auf die Fläche Schleswig-Holsteins aus der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die das Ziel der Flächenneuinanspruchnahme bundesweit auf 30 Hektar pro Tag festgesetzt hat. Eine Umrechnung der 1,3 Hektar pro Tag auf einzelne Regionen, Kreise oder Städte sei landesseitig nicht beabsichtigt.

Der Erfolg des Flächensparens und Flächenrecyclings wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, die Kommunen für die nachteiligen Folgen eines hohen Flächenverbrauchs zu sensibilisieren und sie für die Vorteile und Chancen einer sparsamen Flächenpolitik zu motivieren. Das ressortübergreifende Projekt „Nachhaltiges Flächenmanagement“ basiert auf Beratung, Förderung und Monitoring. Hierfür wird den Kreisen und kreisfreien Städten zunächst die Finanzierung je einer Flächenmanagerin oder eines Flächenmanagers angeboten.

Zur Umsetzung der in dem angefügten Entwurf einer Richtlinie zur Förderung eines kommunalen Netzwerks zum nachhaltigen Flächenmanagement detailliert beschriebenen Aufgaben soll zusätzlich zum Kernprojekt in der Abteilung Landesplanung des Landesinnenministeriums (MILIG) ein Netzwerk von kommunalen Flächenmanagerinnen und -managern aufgebaut werden.

Dabei soll das so aufgebaute Netzwerk im Wesentlichen zwei Aufgaben bewältigen:

1. Die systematische und landesweit flächendeckende Erfassung von Innenentwicklungspotenzialen, Brachflächenpotenzialen und Baulandreserven sowie
2. Die Beratung der kommunalen Familie, insbesondere der gemeindlichen Ebene, über Vorgehensweise und Fördermöglichkeiten bei der Entwicklung der ermittelten Potenziale.

Das Land fördert zunächst über die Projektlaufzeit bis Ende 2026 je Landkreis bzw. je kreisfreie Stadt eine Stelle. Nach der vorliegenden Förderrichtlinie Flächenmanagement (Entwurf) werden die kommunalen Flächenmanagerinnen und -manager in 2022 und 2023 mit bis zu 90 %, 2024 mit bis zu 75 % sowie 2025 und 2026 mit bis zu 50 % vom Land mitfinanziert.

In der gesetzlich verankerten Wahrnehmung der Funktion als Träger öffentlicher Belange verfolgt der Kreis bereits seit mehreren Jahren das vom Bund ausgegebene Ziel einer Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch Beratung der kommunalen Akteure. Darüber hinaus ist der bundes- wie landesseitig ausgegebene Grundsatz des Vorrangs einer Innen- vor einer Außenentwicklung bei der kommunalen Bauleitplanung bereits seit langem zu beachten.

Daher wird die aktuelle Initiative des Landes von der Verwaltung unterstützt, eine Stelle im Fachdienst Regionalentwicklung für die beschriebenen Aufgaben zu etablieren. Eine engere Kooperation mit der Klimaschutzagentur wäre darüber hinaus wünschenswert, um Doppelstrukturen zu vermeiden.

Nach dem Entwurf der erwähnten Förderrichtlinie wären die über eine Förderung hinaus gehenden Ausgaben durch Eigenmittel des Kreises zu tragen. Da es sich um eine freiwillige Leistung handelt, setzt das die Bereitstellung einer Personalstelle in der Haushaltsplanung für das Jahr 2002 sowie für die Folgejahre mit anwachsender Mitfinanzierung durch den Kreis voraus.

Der Regionalentwicklungsausschuss wird zunächst lediglich um Kenntnisnahme gebeten, während die notwendige Beratung mit Vorlage des Haushaltsplanentwurfs für das Jahr 2022 erfolgen soll.

Relevanz für den Klimaschutz:
Ja; mit einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen soll ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Finanzielle Auswirkungen:
Ja; Mitfinanzierung einer Planstelle im beschriebenen Umfang in den folgenden Haushaltsjahren ab 2022

Anlage/n:
Entwurf Förderrichtlinie Flächenmanagement

ENTWURF Axel Hilker, IV PFM Tel 0431/988-1830 Stand: 19.07.2021

Richtlinie zur Förderung eines kommunalen Netzwerkes zum nachhaltigen Flächenmanagement

(Förderrichtlinie Flächenmanagement)

Fundstelle: Amtsbl. Schl.-H. 2021, S. XXX

Bekanntmachung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung vom XX.XX.2021 – IV

1 Förderziel und Zuwendungszweck

1.1 Förderziel ist die Unterstützung eines nachhaltigen kommunalen Flächenmanagements. Dieses Flächenmanagement soll dazu beitragen, die tägliche Flächenneuinanspruchnahme in Schleswig-Holstein durch Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag abzusenken. Langfristig (bis spätestens 2050) soll eine Flächenkreislaufwirtschaft aufgebaut werden, so dass das Verhältnis von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu Freiflächen sowie land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen gleichbleibt. Dafür sollen drei strategische Ansätze verfolgt werden:

- flächensparendes Bauen (Vermeidung),
- Aktivierung von Baulücken und Innenentwicklungspotenzialen (Mobilisierung)
- und verstärktes Recycling brachliegender Flächen (Revitalisierung).

1.2 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO Zuwendungen für Kommunen und kommunale Körperschaften für Personal- und Sachkosten von kommunalen Flächenmanagerinnen / Flächenmanagern, mit dem Ziel, die Flächenneuinanspruchnahme für Wohnen, Gewerbe und Verkehr zu verringern und mittelfristig zu begrenzen.

1.3 Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Über die Gewährung von Zuwendungen entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung sind Personal- und Sachkosten eines kommunalen Flächenmanagements. Je Kreis bzw. kreisfreier Stadt (bzw. bei Zuwendungsempfängern nach 3.2: je Kreisgebiet) werden angemessene Personal- und Sachkosten für maximal eine Vollzeitstelle gefördert. Die kommunale Flächenmanagerin / der kommunale Flächenmanager hat folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Mitwirkung am Aufbau eines landesweit einheitlichen Flächen-Monitorings nach Vorgaben und in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde
- Erfassung und Dokumentation von Innenentwicklungspotenzialen, Baulandreserven und reaktivierbaren Brachflächenbeständen
- Erhebung der Potenziale der Innenentwicklung für die Gewerbeflächenentwicklung
- Verifizierung der Flächendaten in Gemeindegesprächen auf Ebene der Ämter, der amtsfreien Gemeinden und der kreisfreien Städte, Erfassung vorhandener örtlicher Sachkenntnisse und weiterer Informationen für das Flächenmanagement
- Unterstützung der Gemeinden bei der Überprüfung und der örtlichen Verifizierung des Flächenmanagements und der Flächeninanspruchnahme durch:
    - die amtliche Statistik des Statistikamtes Nord (Flächenerhebung nach der Art der tatsächlichen Nutzung, ALKIS Nutzungsartenkatalog),
    - das Potenzialflächenkataster für Baulücken des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (LVermGeo SH),
    - das Flächenmanagementkataster des MELUND
- Prognose der zukünftigen Flächeninanspruchnahme nach Vorgaben und in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde
- Erarbeitung von integrierten Innenentwicklungskonzepten und Strategien zu ihrer Umsetzung
- Initiierung und Begleitung interkommunaler Verbünde zur Erarbeitung flächensparender Wohnungsbau- oder Gewerbeflächenstrategien
- Beratung der Kommunen zu Instrumenten und Fördermöglichkeiten zum Flächensparen, zum Flächenrecycling, zur flächensparenden Bauleitplanung und zur Verbesserung des Angebotes und der Attraktivität von Grünflächen und Naherholungsmöglichkeiten
- Beratung der Kommunen zu Möglichkeiten der interkommunalen Zusammenarbeit in Abstimmung mit dem Innenministerium und ggf. mit der Investitionsbank Schleswig-Holstein
- Beratung der Kommunen zu den Zielen der Raumordnung, insbesondere
    - Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung
    - Konzentration des Wohnungsbaus auf die in den Raumordnungsplänen ausgewiesenen Schwerpunkte
    - Konzentration der Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie auf Schwerpunkte
    - Sicherung von Freiräumen
- Ansprache und Beratung von Grundeigentümern zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen
- Aufbereitung und Veröffentlichung guter Beispiele zum Flächensparen und zum Flächenrecycling in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde
- Kommunikation des Themas über Medien und Veranstaltungen.

3 Zuwendungsempfängerinnen bzw. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt und Zuwendungsempfängerinnen sind

3.1 die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein

3.2 kommunale Körperschaften und Gesellschaften (z.B. Zweckverbände oder Wirtschaftsförderungsgesellschaften) unter Beachtung von Punkt 4.2.; dabei ist eine Abstimmung mit den tragenden Gebietskörperschaften, insbesondere den jeweiligen Kreisen, sicherzustellen.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Eine Förderung ist nur möglich, wenn seitens des Zuwendungsempfängers die Gesamtfinanzierung über die gesamte Projektlaufzeit bis zum 31.12.2026 gesichert ist.

4.2 Unabhängig vom Zuwendungsempfänger wird je Kreis bzw. je kreisfreier Stadt nur eine Personalstelle für ein kommunales Flächenmanagement gefördert.

5 Art, Umfang und Höhe der Förderung

5.1 Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.

5.2 Bemessungsgrundlage für die Förderung sind die nachweisbaren zuwendungsfähigen Ausgaben, die unter Anlegung eines strengen Maßstabes für eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Erlangung des Zuwendungszwecks unmittelbar entstehen.

5.3 Die Förderung ist befristet bis zum 31.12.2026. Sie beträgt im Jahr

- 2022 bis zu 90 %
- 2023 bis zu 90 %
- 2024 bis zu 75 %
- 2025 und 2026 bis zu 50 %

der förderfähigen Kosten. Darüber hinaus gehende Ausgaben sind durch Eigenmittel der Zuwendungsempfänger zu tragen.

5.4 Die Förderung je Zuwendungsempfänger beträgt maximal xxxxx Euro. ((Summe wird noch anhand der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel festgelegt))

5.5 Zu den förderfähigen Kosten zählen

- Personalkosten; über die Höhe der Vergütung von Personal (Eingruppierung) entscheiden die Zuwendungsempfänger nach eigenem Er-

messen, dabei sind die geltenden Bestimmungen des Tarifrechts des öffentlichen Dienstes anzuwenden.
- Personalnebenkosten (Arbeitsplatz, Büromaterial, Porto, Telefon, Internet, Heizung, Strom, Reinigung)
- Reisekosten nach dem Bundesreisekostengesetz (BRKG) und der entsprechenden Verwaltungsvorschriften
- Informationstechnik (Hardware, Software, Systembetreuung, Betriebskosten, Schulung)
- projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit
- anteilige Ausgaben für Leitung
- anteilige Ausgaben für Verwaltung des Personals im Projekt.

5.6 Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere:
- Bereits vor Förderbeginn etablierte Stellen oder Projekte
- Dem Förderziel entsprechende Maßnahmen, die aus anderen landesgesetzlichen Bestimmungen, aus anderen Förderprogrammen des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein, gefördert werden oder zuwendungsfähig wären.
- Verpflegung bzw. Bewirtungsausgaben
- Repräsentationsausgaben / Betriebsfeiern / Geschenke
- Kosten für Gäste / Referenten
- Finanzierungskosten, Kreditzinsen, Abschreibungen
- Instandhaltungskosten / Wartung / Reparaturen
- Versicherungen
- Anschaffung von Kunst- / Dekorationsgegenständen
- immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Patente
- Grunderwerb.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Die Antragstellung beinhaltet das Einverständnis, dass die kommunale Flächenmanagerin / der kommunale Flächenmanager sich an einem von der Landesplanungsbehörde koordinierten landesweiten Netzwerk Flächenmanagement angemessen beteiligt, die unter Pkt. 2 genannten (vom Land zur Verfügung gestellten) Daten nutzt und die unter Pkt. 2 genannten Vorgaben des Landes beachtet.

6.2 Die Antragstellung beinhaltet das Einverständnis, dass unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen die im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten von der Bewilligungsstelle oder einer von ihr beauftragten Stelle auf Datenträger gespeichert und von ihnen oder in ihrem Auftrag von wissenschaftlichen Einrichtungen oder Einrichtungen des Landes Schleswig-Holstein oder des Bundes oder der Europäischen Union für Zwecke der Statistik und der Dokumentation ausgewertet und Auswertungsergebnisse veröffentlicht werden.

7 Verfahren

7.1 Zuwendungsanträge sind an die Landesplanungsbehörde im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein als Bewilligungsstelle zu richten. Dabei sind die als Anlage xx und xx beigefügten Antragsmuster zu verwenden.

7.2 Die Landesplanungsbehörde entscheidet im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel über die Auswahl der zu fördernden Vorhaben sowie die voraussichtlich maximale Fördersumme über den gesamten Förderzeitraum.

7.3 Zuwendungen werden über den Zeitraum bis zum 31.12.2026 in Jahres-Tranchen gewährt.

7.4 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung nebst Zinsen gelten die VV-K zu § 44 LHO in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes (§§ 116, 117, 117 a LVwG), soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31.12.2026 außer Kraft.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/992** 09.08.2021 Hetzel, Sebastian Röhrig, Tom

Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise Bericht 2021

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:
Als Anlage erhalten Sie den Bericht 2021 zum kommunalen Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise zur Kenntnisnahme.

Die jeweiligen Teilbereiche des Berichtes sind den zuständigen Fachausschüssen vorzustellen. im Anschluss werden die Beratungsergebnisse der Fachausschüsse und der gesamte Bericht im Hauptausschuss vorgestellt.

Dem Regionalentwicklungsausschuss wurde bis 2020 der Bericht für den Teilbereich Schülerbeförderung vorgestellt.

In dem aktuellen Bericht ist jedoch auf Seite 1 zu lesen, dass 2020 entschieden wurde, unter anderem kein Benchmarking zum Thema Schülerbeförderung mehr durchzuführen.

Relevanz für den Klimaschutz:
entfällt

Finanzielle Auswirkungen:
keine

Anlage/n:
Auszug aus dem Bericht Kommunales Benchmarking 2021

SHLKT Schleswig-Holsteinischer Landkreistag

Kommunales Benchmarking

der schleswig-holsteinischen Kreise

Bericht 2021

Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise

Bericht 2021

Freigegebene Fassung
Stand: 28.06.2021

Teilnehmende Kreise:

Kreis Dithmarschen
Kreis Herzogtum Lauenburg
Kreis Nordfriesland
Kreis Ostholstein
Kreis Pinneberg
Kreis Plön
Kreis Rendsburg-Eckernförde
Kreis Schleswig-Flensburg
Kreis Segeberg
Kreis Steinburg
Kreis Stormarn

Herausgeber:
Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
Reventlouallee 6
24105 Kiel

Redaktion:
Bernd Schroeder
Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
Referent für Digitalisierung, Kultur, Sport
und Benchmarking
Reventlouallee 6
24105 Kiel
Tel.: 0431/570050-47
bernd.schroeder@sh-landkreistag.de

INHALT

Seite

1 Allgemeine Anmerkungen 1

2 Projektbeschreibung und Projektziel 3

3 Ziel und Aufbau des Berichtes 4

4 Wesentliche geschaffene Rahmenbedingungen und Grundsätze der Vergleiche 5

5 Übergreifende Struktur- und Haushaltsdaten 8

5.1 Einwohner und Einwohnerdichte 8

5.2 ALG II und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner 10

5.3 Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter 11

5.4 Ordentliches Ergebnis je Einwohner 12

5.5 Ergebnis aus lfd. Verwaltungstätigkeit je Einwohner 13

5.6 Aufwandsverteilung am Gesamtaufwand nach Produktbereichen 15

5.7 Aufwendungen nach Produktbereichen 16

5.8 Hebesätze Kreisumlage 16

5.9 Schulden 17

6 Daten aus den Teilprojektgruppen 18

6.1 Personalwirtschaft, Personalabrechnung 18

6.2 Vollstreckung 25

6.3 Zulassungsstelle 27
6.4 Bußgeld 30
6.5 Soziales 34
6.6 Jugend 35
6.7 Schulaufsicht 36
6.8 Gesundheit 38
6.9 Bauaufsicht 39

7 Ausblick 46

8 Anlagen 47

Übersicht der Kreise mit Abkürzung
Übersicht der Kreiskoordinatoren
Übersicht der Teilprojektgruppen

1 Allgemeine Anmerkungen

Veränderungen zu den Vorjahresberichten

Im Benchmarking wurde seit Projektbeginn im Jahr 2010 der Ansatz einer Gesamtbetrachtung der Kreisverwaltungen verfolgt. Es wurde festgelegt, dass zu allen kosten- und personalintensiven Bereichen sowie zu politisch besonders im Fokus stehenden Themen Vergleiche durchgeführt werden. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass in einigen Bereichen der Erkenntnisgewinn stark nachgelassen hat oder sich die Bereiche aufgrund erheblicher Strukturunterschiede nur bedingt für einen Vergleich eignen. Zudem haben sich die Anforderungen der Kreise an steuerungsunterstützende Zahlen verändert. Auch die Rahmenbedingungen, unter denen die Verwaltungen arbeiten, haben sich verändert. Zu Projektbeginn standen Haushaltskonsolidierung, Stelleneinsparungen und Diskussionen über grundlegende Verwaltungsstrukturreformen im Fokus. Mittlerweile sind die Anforderungen der Digitalisierung sowie der Fachkräftemangel zu bestimmenden Themen geworden.

Im Jahr 2020 wurde in den Teilprojektgruppen, im AK Benchmarking sowie in der Landrätekonferenz daher die zukünftige Ausrichtung des Benchmarking erörtert. Es wurde hinterfragt, in welchen Bereichen das Benchmarking weiterhin für sinnvoll gehalten wird und wie die Vergleiche die Steuerungsaktivitäten der Kreise am besten unterstützen können.

Im Ergebnis dieses Prozesses wurde u.a. entschieden, folgende Teilprojektgruppen bzw. Themenbereiche einzustellen:

- Naturschutz
- Bodenschutz
- Abfall
- Wasserwirtschaft
- Veterinärwesen
- Schülerbeförderung
- Schulen (berufliche Schulen und Förderzentren)
- Feuerwehr
- Kasse
- Gebäudemanagement

In diesen Bereichen erfolgen daher keine Erhebungen mehr. Die Abbildungen im Bericht entfallen.

Aufgrund der pandemiebedingten Arbeitsbelastungen in den Gesundheitsämtern wurde zudem entschieden, die Erhebungen im Bereich **Gesundheit** im Jahr 2021 auszusetzen.

Auswirkungen der Corona-Pandemie

In den Jahren 2020 und 2021 hat die Corona-Pandemie auch die Abläufe im Benchmarking beeinflusst. Die Corona-Pandemie hat spätestens ab März 2020 die Prioritäten und Abläufe in den Verwaltungen ganz erheblich verändert. Zur Unterstützung der besonders stark belasteten Bereiche (u.a. Gesundheits- und Ordnungsämter) wurde Personal aus anderen Bereichen abgezogen. Zugangsbeschränkungen, neu notwendig gewordene Instrumente zur Terminvereinbarung, stark ausgeweitete Bearbeitung im Homeoffice und viele weitere Faktoren haben die Kreise vor erhebliche Herausforderungen für die internen Abläufe gestellt.

Der **Kreis Herzogtum Lauenburg** hat aufgrund der Belastungen durch die Corona-Pandemie entschieden, im Jahr 2020 nicht und im Jahr 2021 nur eingeschränkt am Benchmarking teilzunehmen. Aus diesem Grund werden im vorliegenden Bericht teilweise keine Werte, die aus manuellen Erhebungen des Kreises Herzogtum Lauenburg stammen, abgebildet.

Dargestellte Jahreswerte

Um die Übersichtlichkeit zu erhalten, werden in diesem Bericht die letzten 3 Jahre abgebildet. Werden ältere Daten benötigt, stehen diese in der Datenbank IKVS sowie in den Vorjahresberichten zur Verfügung.

Projektergebnisse und Umsetzung in den Kreisen

Es ist festzustellen, dass das Benchmarking in den Kreisen unterschiedlich genutzt und organisiert wird. Zu Projektbeginn wurde vereinbart, dass die Entscheidungen über Maßnahmen, die sich aus dem Benchmarking ableiten könnten, in den Kreisen eigenverantwortlich erfolgen. Die Entscheidung, welche Schlüsse aus den Kennzahlen gezogen werden, obliegt den einzelnen Kreisen. Auf allgemeingültige Empfehlungen wird daher auch weiterhin verzichtet.

2 Projektbeschreibung und Projektziel

Die 11 schleswig-holsteinischen Kreise führen seit August 2010 ein umfassendes Benchmarking durch. Die Landrätinnen und die Landräte der 11 schleswig-holsteinischen Kreise haben verbindlich erklärt, an einem Benchmarkingprozess teilzunehmen. Durch die landesweite Beteiligung aller Kreise wurde die Grundvoraussetzung für eine umfassende Betrachtung mit hoher Verbindlichkeit geschaffen.

Die Kreise verfolgen mit dem Projekt das **Ziel**, zu kostenintensiven und aufwändigen Bereichen und Aufgaben in den Kreisverwaltungen Vergleiche zu ermöglichen. Anhand dieser Vergleiche sollen Maßnahmen erarbeitet werden, die dem Ziel „Lernen vom Besseren“ folgen. Die Kennzahlenarbeit ist damit ein Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Kreise.

Für das Projekt standen bis Juli 2016 Mittel aus dem kommunalen Bedarfsfonds gem. § 17 FAG zur Verfügung. Hieraus wurden die externen Kosten gedeckt (z.B. externe Beratung, Vergleichsdatenbank, Personalkosten für den Projektkoordinator, Schulungen usw.). Seit August 2016 wird das Benchmarking aus Eigenmitteln der Kreise finanziert.

3 Ziel und Aufbau des Berichtes

Ziel des Berichtes

Mit diesem Bericht wird über das Projekt und die aktuellen Zwischenergebnisse informiert. Der Bericht ist durch Beschluss der Landrätin und Landräte für eine Veröffentlichung freigegeben.

Berichtsstruktur

Der Bericht gliedert sich in einen einleitenden Berichtsteil und in eine Beschreibung der wesentlichen geschaffenen Rahmenbedingungen bzw. erarbeiteten Grundlagen für einen sinnvollen und langfristigen Vergleich. Im Anschluss erfolgt die Darstellung der Ergebnisse der verschiedenen Teilprojektgruppen. Um den Umfang dieses Berichtes zu begrenzen, können nur einige Schlüsselkennzahlen sowie wesentliche Merkmale zur Beschreibung von Strukturunterschieden aufgeführt werden.

Die Einbeziehung aktueller Haushaltsdaten –insbesondere Ist-Daten- ist nur bedingt möglich, da noch nicht alle Kreise zeitnah aktuelle Daten bereitstellen können.

Bewertung der Ergebnisse

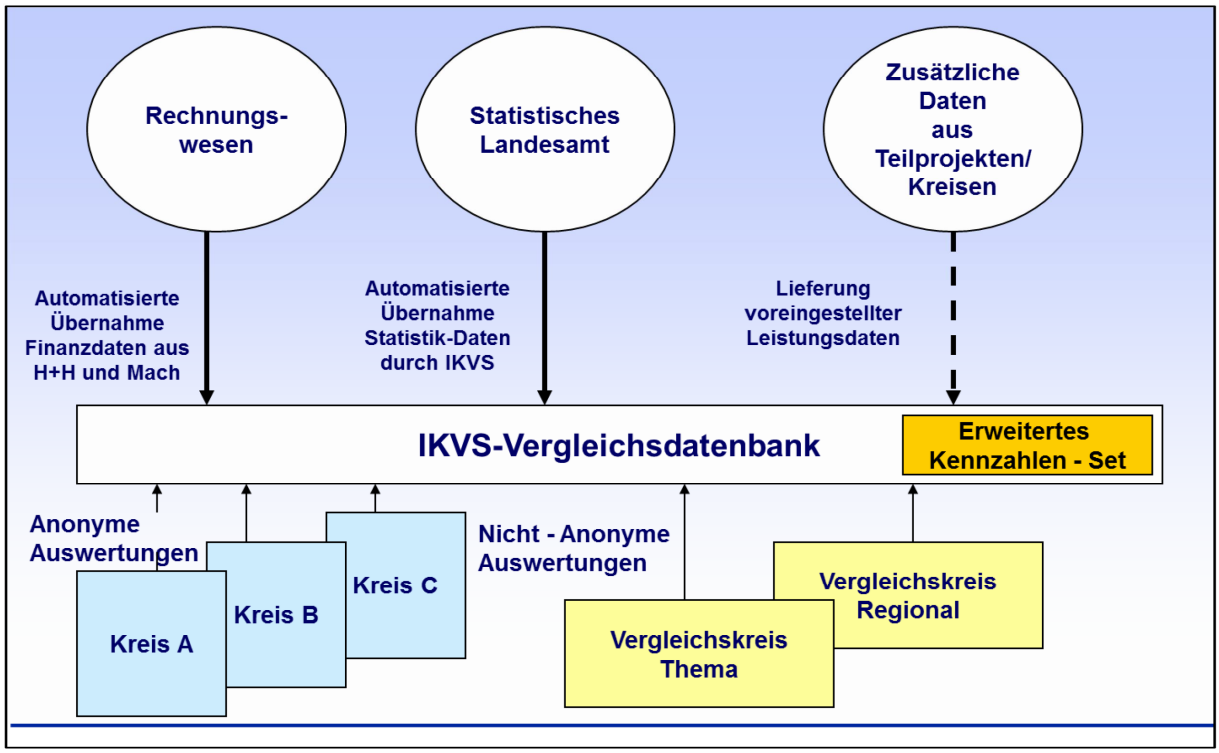
Eine Bewertung der Ergebnisse ist nicht Gegenstand dieses Berichtes. Die Bewertung erfolgt in der weiteren Arbeit der Teilprojektgruppen und in den Kreisverwaltungen.

Die Nutzung der Ergebnisse und Entscheidungen über Umsetzung von Maßnahmen obliegt den einzelnen Kreisen.

4 Wesentliche geschaffene Rahmenbedingungen und Grundsätze der Vergleiche

Nutzung der IKVS-Datenbank

Um einen effektiven und effizienten Vergleich zu ermöglichen, wurde die Vergleichsdatenbank IKVS ausgewählt (Interkommunales Kennzahlen-Vergleichs-System der Firma Axians IKVS GmbH, Sitz in Pinneberg, www.axians-ikvs.de). In dieser Datenbank werden die Haushaltspläne, die Rechenergebnisse sowie Daten aus den Teilprojektgruppen und dem statistischen Landesamt verknüpft und ausgewertet.



Sicherung der Vergleichbarkeit

Die 11 schleswig-holsteinischen Kreise weisen diverse Strukturunterschiede (u.a. Fläche, Einwohnerzahl, Sozial- und Wirtschaftsstruktur) und Unterschiede in den Verwaltungen (u.a. Aufgabenprioritäten, Organisationsformen, Vergabeumfang von Aufgaben, Technikeinsatz) auf.

Trotz aller Unterschiede nehmen die Kreise die gleichen Aufgaben wahr und setzen hierfür erhebliche Ressourcen in Form von Sachaufwendungen, Personal und Transferleistungen ein.

Kennzahlenvergleiche und Benchmarkingprozesse sind in der Praxis bewährte Instrumente, um die Arbeit zu analysieren und eine effektivere und effizientere Aufgabenwahrnehmung zu erreichen.

Im Projekt wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um einen aussagekräftigen Vergleich der Kreisverwaltungen herzustellen:

- Betrachtung von Aufgaben und nicht von Organisationseinheiten; damit werden aufbauorganisatorische Unterschiede weitestgehend ausgeblendet.
- Auswahl der richtigen Bezugsgrößen: Nicht immer ist der Einwohnermaßstab die richtige Bezugsgröße.
- Erfassung der strukturellen Unterschiede zur Bewertung der Kennzahlen und zur Identifikation der vergleichbaren Kreise. Wird erkannt, dass aufgrund unterschiedlicher Strukturen ein Vergleich aller 11 Kreise nicht sinnvoll ist, ermöglicht das IKVS- System eine einfache Änderung der Vergleichsgruppe. So können beispielsweise die Kreise mit einer eigenen Personalabrechnung und die Kreise mit einer Abrechnung durch die Versorgungsausgleichskasse gemeinsam oder getrennt ausgewertet werden. Hierdurch werden Unterschiede in den beiden Teilgruppen sowie zwischen den beiden Teilgruppen sichtbar.
- Es wurden Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Haushalts- und Buchungssystematik umgesetzt.

Mit diesen Schritten ist sichergestellt, dass die Kennzahlen eine größtmögliche Vergleichbarkeit aufweisen.

Gewichtung von Fällen

Zur Abbildung von Bereichen, in denen eine Vielzahl von unterschiedlichen Fällen bearbeitet wird, ist eine Gewichtung des durchschnittlichen Aufwandes für diese unterschiedlichen Fallarten notwendig. Durch die Gewichtung werden Einheitsfälle geschaffen, die dann z.B. ins Verhältnis zum eingesetzten Personal gesetzt werden. In den nachfolgenden Kennzahlenbereichen wird jeweils auf Gewichtungen hingewiesen.

Harmonisierung der Haushalte

Ausgangspunkt für die Nutzung der Datenbank IKVS ist die vollständige automatisierte Übernahme der Haushaltsplandaten und der Rechenergebnisse der Kreise. Bei der ersten Übernahme der Daten wurde deutlich, dass die Haushaltsgliederung der 11 Kreise unterschiedlich ist und somit langfristige Vergleiche erschwert werden. Um die Vergleichbarkeit zu erhöhen und zu vereinfachen, haben die Landrätinnen und Landräte entschieden, die Haushalts- bzw. Finanzstrukturen anzugleichen. Diese „Harmonisierung der Haushalte“ wurde verbindlich zum Haushaltsplanjahr 2012 vereinbart und ist weitgehend umgesetzt.

Teilweise kommt es noch zu Verzögerungen bei der Erstellung der Jahresabschlüsse und der Übergabe der Ist-Daten. Ein vollständiger Vergleich mit Rechenergebnissen ist daher nur mit Verzögerungen und nach Vorliegen aller Zahlen möglich.

In der IKVS- Datenbank stehen umfangreiche Auswertungsmöglichkeiten für Haushaltszahlen zur Verfügung. Jeder Kreis hat damit die Möglichkeit, eigeninitiativ Vergleiche auf Basis der Haushaltsdaten vorzunehmen.

Strukturen / Hinweise zu den folgenden Abbildungen

Als Einstieg in den Bericht werden zu Beginn verschiedene Strukturinformationen zur Einwohnerzahl, den sozialen Strukturen, dem Arbeitsmarkt sowie der Gesamtsituation der Haushalte der Kreise aufgeführt.

Zur Vereinfachung und um die Grafiken und Tabellen übersichtlicher gestalten zu können, werden anstelle der vollständigen Kreisnamen die bekannten Kürzel der KFZ- Kennzeichen aufgeführt. Aus technischen Gründen erscheinen die Daten des Kreises Nordfriesland jeweils zu Beginn bzw. links in der Tabelle. In den Grafiken wird der Mittelwert der Kreise angegeben, abgekürzt mit „MW“ oder „Mittelw.“.

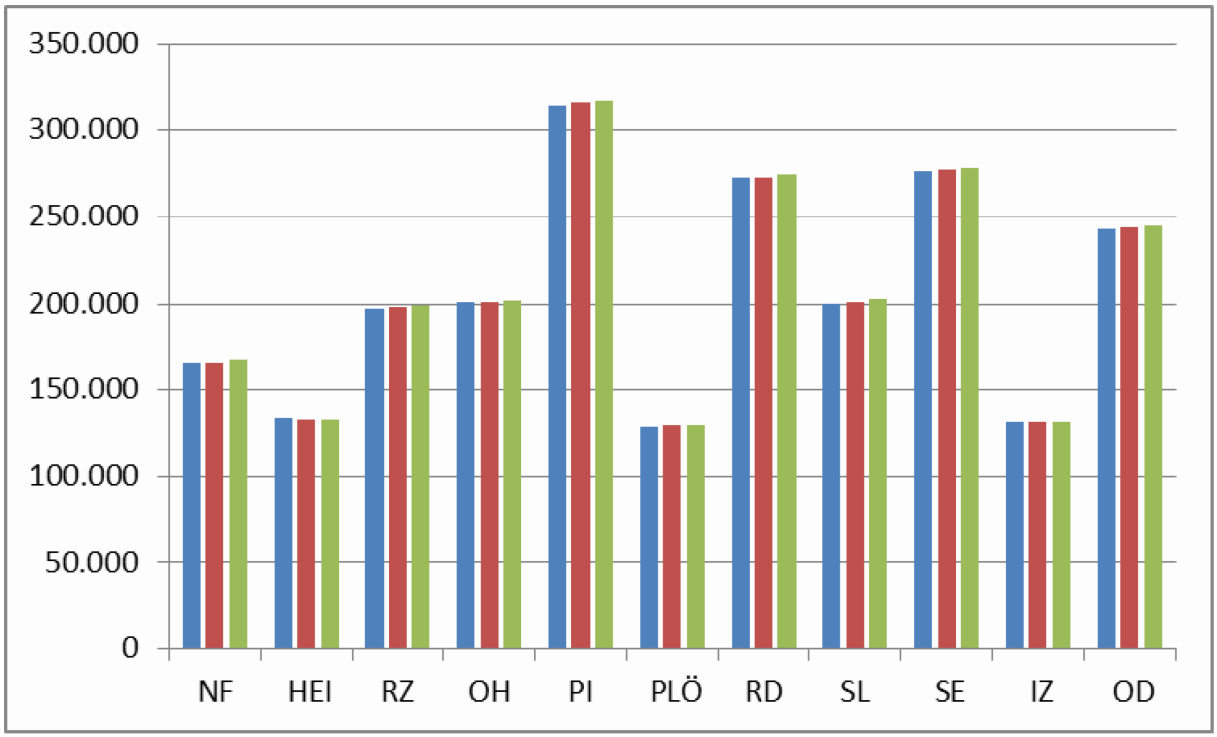
5 Übergreifende Struktur- und Haushaltsdaten

5.1 Einwohner und Einwohnerdichte

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung standen Einwohnerzahlen zum Stichtag 31.12.2020 zur Verfügung. Es werden für diesen Bericht jeweils die Einwohnerzahlen zum Stichtag **31.12.** genutzt.

Die Grafik bildet die Anzahl der Einwohner in den Jahren 2018 bis 2020 ab.

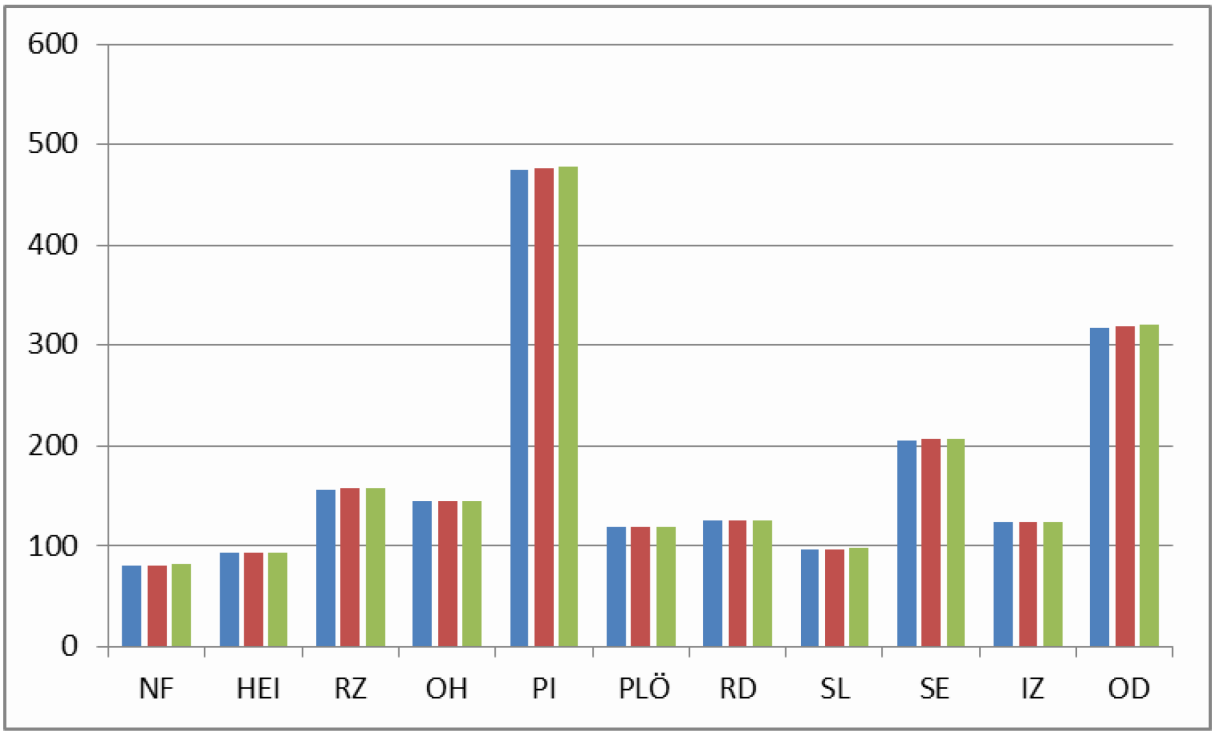
Anzahl der Einwohner											
Jahr	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	165.507	133.447	197.264	200.581	314.391	128.647	273.022	200.025	276.032	131.347	243.196
2019	165.951	133.193	198.019	200.539	316.103	128.686	273.022	201.156	277.175	131.013	244.156
2020	167.147	133.251	199.152	201.487	317.085	129.353	274.765	202.647	278.007	130.706	244.989



Einwohnerdichte: Einwohner je km² Fläche

Die Grafik bildet die Einwohnerdichte der Jahre 2018 bis 2020 ab. Die Einwohnerdichte sagt aus, wie viele Einwohner im Durchschnitt je **km²** Kreisfläche im Kreis mit Erstwohnsitz gemeldet sind.

Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Kreisfläche in km²											
	2.049	1.428	1.263	1.393	664	1.083	2.186	2.071	1.344	1.056	766
Einwohner je km² Fläche											
2018	81	93	156	144	473	119	125	97	205	124	317
2019	81	93	157	144	476	119	125	97	206	124	319
2020	82	93	158	145	477	119	126	98	207	124	320



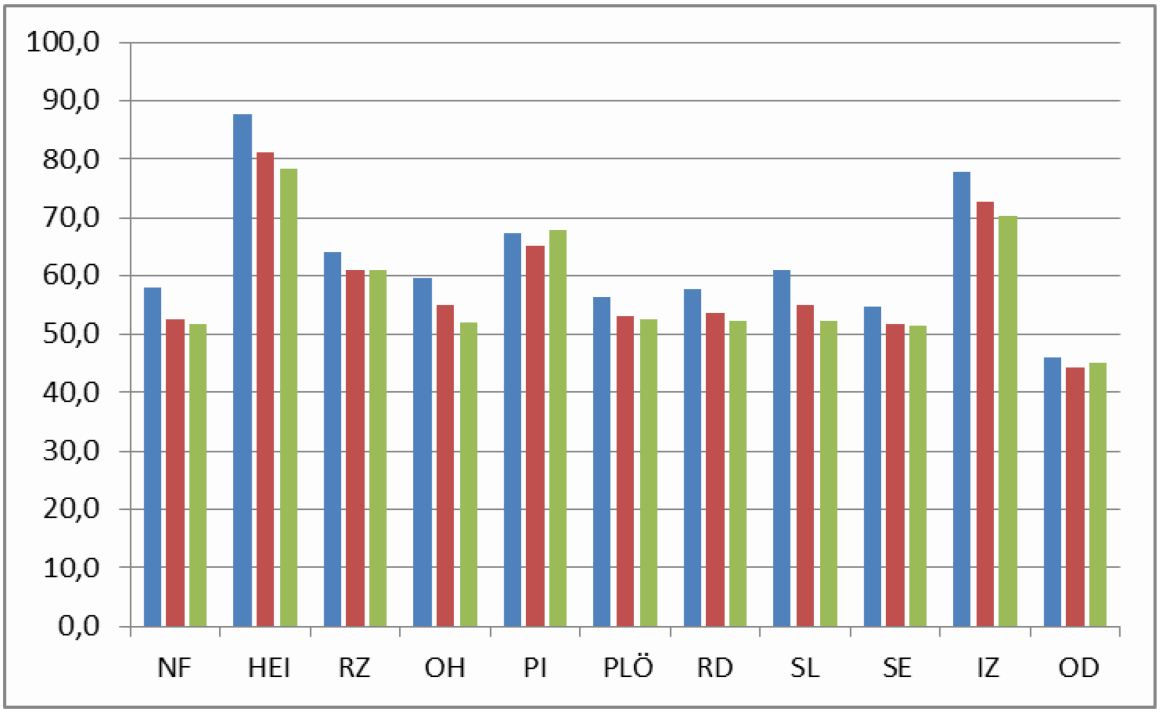
Die Kommunen weisen deutliche Unterschiede im Hinblick auf ihre Größe und die Bevölkerungsdichte auf.

Heraus ragt der von der Fläche kleinste Kreis Pinneberg mit der höchsten Bevölkerungsdichte, aber auch der größten Bevölkerung in absoluten Zahlen.

Die niedrigste Bevölkerungsdichte findet sich in Nordfriesland mit seinen Nordseeinseln und Halligen.

5.2 ALG II und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner

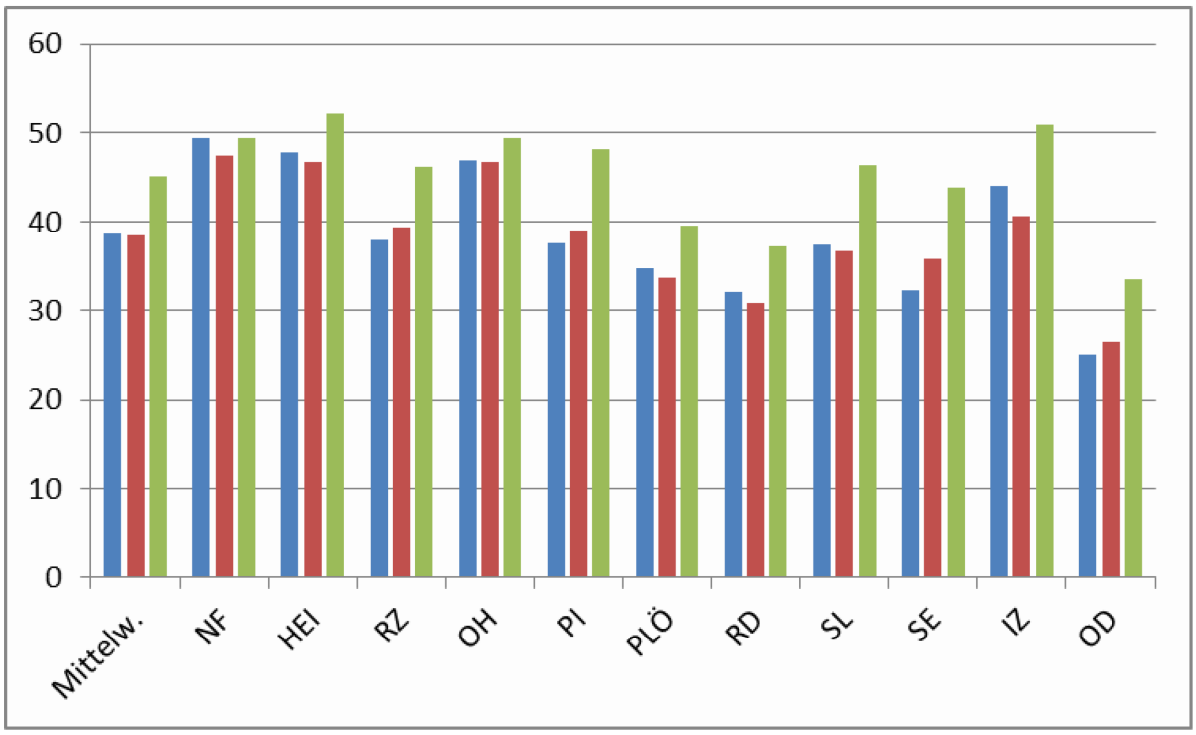
Die nachfolgende Grafik bildet die Dichte der Arbeitslosengeld II- und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner für die Jahre 2018 bis 2020 ab.



Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Bezieher von Arbeitslosengeld 2 oder Sozialgeld nach SGB II (absolut)											
2018	9.598	11.691	12.631	11.964	21.194	7.258	15.721	12.203	15.134	10.199	11.235
2019	8.728	10.808	12.066	11.049	20.585	6.825	14.634	11.038	14.338	9.521	10.830
2020	8.648	10.453	12.148	10.493	21.535	6.815	14.340	10.611	14.338	9.175	11.070
Bezieher von Arbeitslosengeld 2 oder Sozialgeld nach SGB II je 1000 Einwohner											
2018	58,0	87,6	64,0	59,6	67,4	56,4	57,6	61,0	54,8	77,6	46,2
2019	52,6	81,1	60,9	55,1	65,1	53,0	53,6	54,9	51,7	72,7	44,4
2020	51,7	78,4	61,0	52,1	67,9	52,7	52,2	52,4	51,6	70,2	45,2

5.3 Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter

Die Kennzahl stellt die Zahl der Arbeitslosen ins Verhältnis zur Einwohnerzahl in der Altersgruppe 15 - 65 Jahre. Im Durchschnitt der Kreise waren im Jahr 2020 rd. 45 von 1.000 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter arbeitslos. Die Grafik stellt die Zahlen der Jahre 2018 bis 2020 dar.



Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter												
Jahr	**Mittelw.**	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	39	49	48	38	47	38	35	32	38	32	44	25
2019	39	47	47	39	47	39	34	31	37	36	41	26
2020	45	49	52	46	49	48	40	37	46	44	51	34

Nachfolgend werden **haushaltswirtschaftliche Kennzahlen** abgebildet. Es wird dabei auf die verfügbaren Zahlen für die Haushaltsjahre 2018 bis 2021 zurückgegriffen.

5.4 Ordentliches Ergebnis je Einwohner

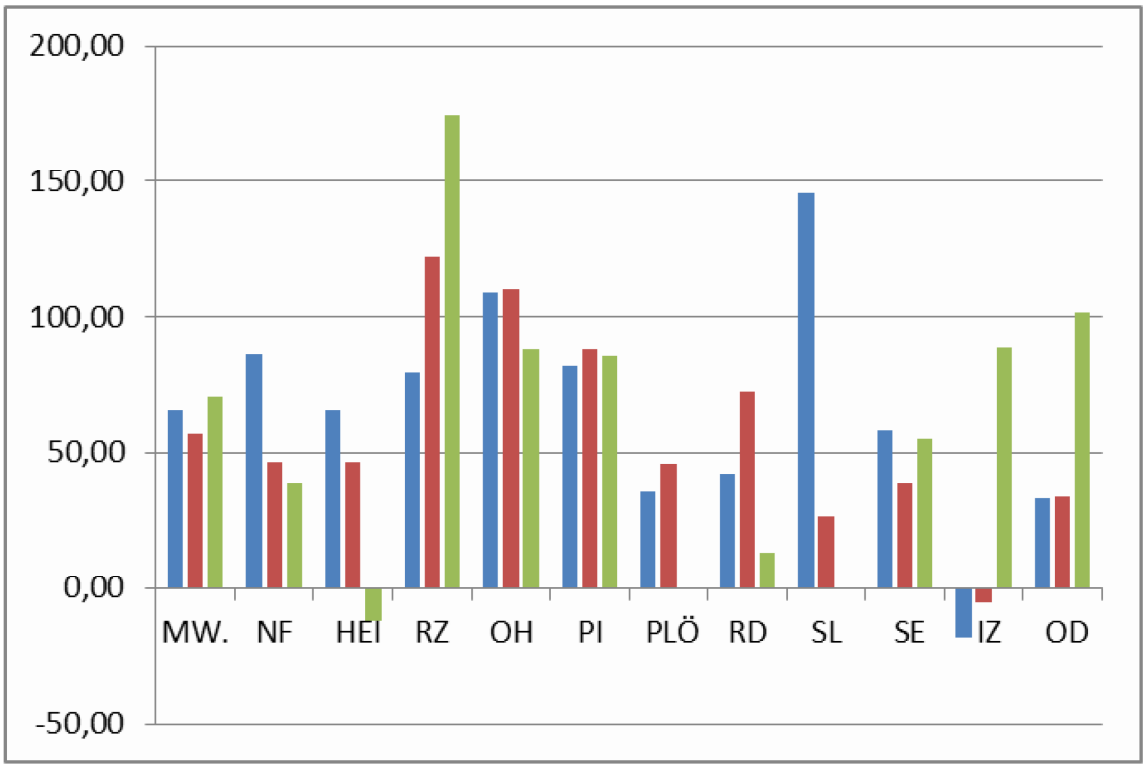
Das ordentliche Ergebnis ist eine maßgebliche Steuerungsgröße zur Beurteilung der kommunalen Haushaltswirtschaft. Es ist die Summe aus dem Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit sowie dem Finanzergebnis. Als Zielrichtung wird angestrebt, dass das ordentliche Ergebnis zumindest ausgeglichen ist.

Die Grafik bildet das ordentliche **Plan- Ergebnis** je Einwohner für die Haushaltsjahre 2018 bis 2021 in Euro ab.



Ordentliches Ergebnis (Plan) je Einwohner in Euro												
Jahr	**MW.**	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	20,38	30,69	0,62	28,67	73,48	23,69	3,73	30,88	13,68	42,86	-36,61	12,48
2019	24,11	28,47	40,72	22,97	51,65	36,87	0,01	40,41	9,18	35,30	-11,70	11,34
2020	16,84	59,61	67,17	48,76	62,41	-4,90	-24,68	58,90	-18,75	12,29	-50,75	-24,86
2021	-2,72	17,39	61,06	36,48	1,78	-13,04	-66,28	2,19	-15,61	-6,04	-9,99	-37,85

Die Grafik bildet das ordentliche **Ist- Ergebnis** je Einwohner für die Haushaltsjahre 2018 bis 2020 in Euro ab.



Ordentliches Ergebnis (Ist) je Einwohner in Euro												
Jahr	**MW.**	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	65,54	86,39	65,83	79,69	109,28	82,01	35,71	42,72	145,95	58,45	-18,17	33,13
2019	56,94	46,45	46,82	122,52	110,03	88,33	45,99	72,10	26,70	38,59	-5,09	33,94
2020	70,46	38,85	-12,02	174,62	88,45	85,99	k.A.	13,09	k.A.	55,14	88,59	101,45

Es ist anzumerken, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2020 teilweise um vorläufige Werte handelt.

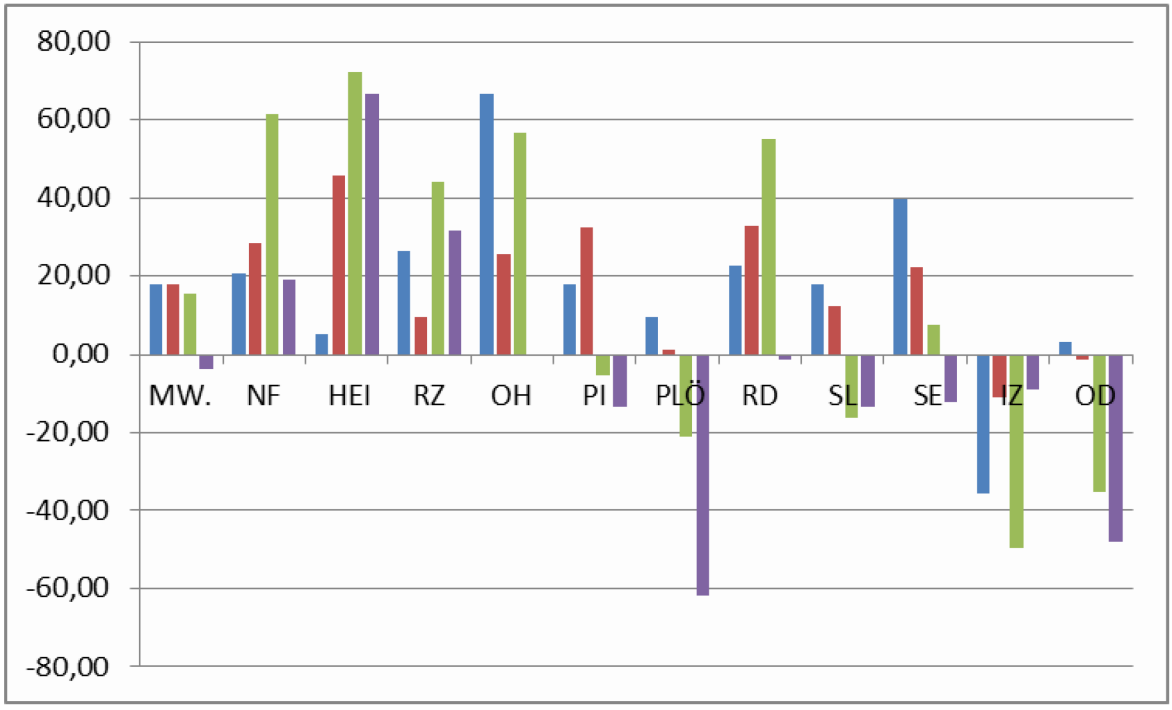
5.5 Ergebnis aus lfd. Verwaltungstätigkeit je Einwohner

Das Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit zeigt an, ob die Kommune in der Lage ist, den laufenden Betrieb durch die laufenden Erträge zu decken oder aber bereits aus dem laufenden Verwaltungsbetrieb heraus neue Schulden entstehen. Langfristig gesehen ist ein positives Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit ein absolutes Muss, da ansonsten der Weg unweigerlich in die Überschuldung führt.

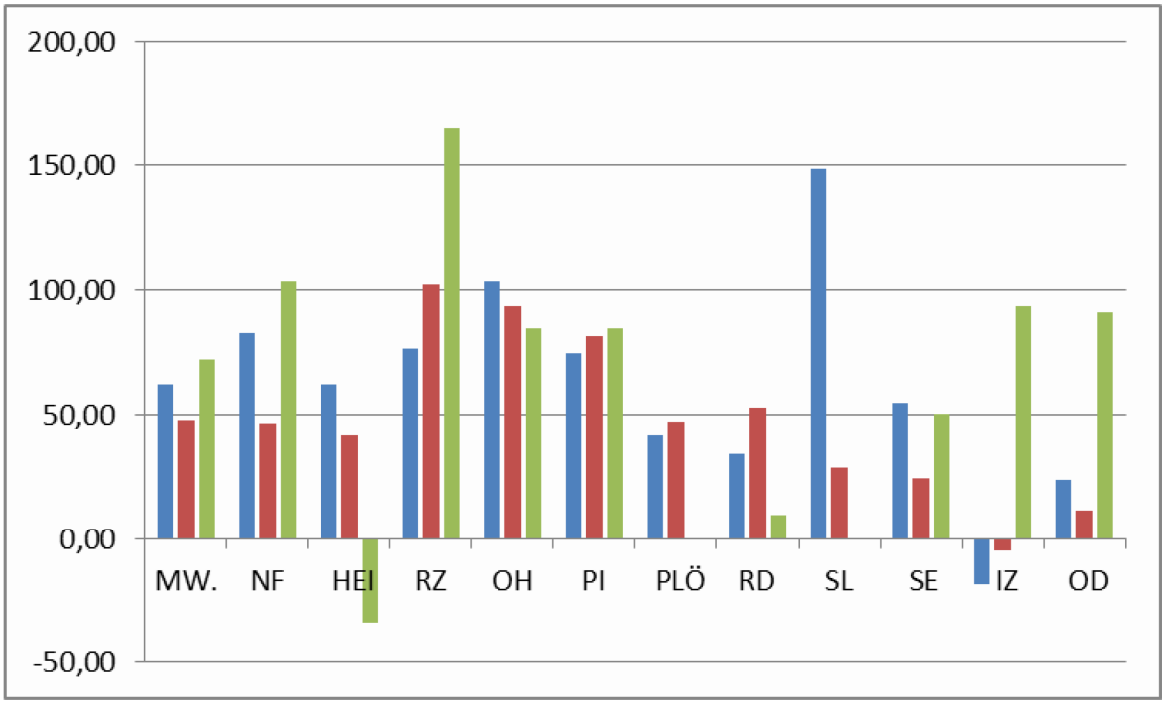
Die Tabelle stellt das **Plan- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2018 bis 2021 in Euro dar.

Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit (Plan) je Einwohner in Euro												
Jahr	**MW.**	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	17,65	20,51	5,23	26,49	66,73	17,86	9,63	22,76	17,80	39,61	-35,51	2,99
2019	18,01	28,48	45,51	9,68	25,86	32,44	1,27	33,01	12,28	22,19	-11,12	-1,53
2020	15,41	61,54	72,29	44,04	56,52	-5,39	-21,03	55,21	-16,34	7,58	-49,65	-35,24
2021	-3,92	19,01	66,68	31,51	-0,34	-13,65	-61,91	-1,57	-13,50	-12,40	-8,95	-48,04

Die nachfolgende Grafik stellt das **Plan- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2018 bis 2021 in Euro dar:



Die nachfolgende Grafik stellt das **Ist- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2018 bis 2020 in Euro dar.



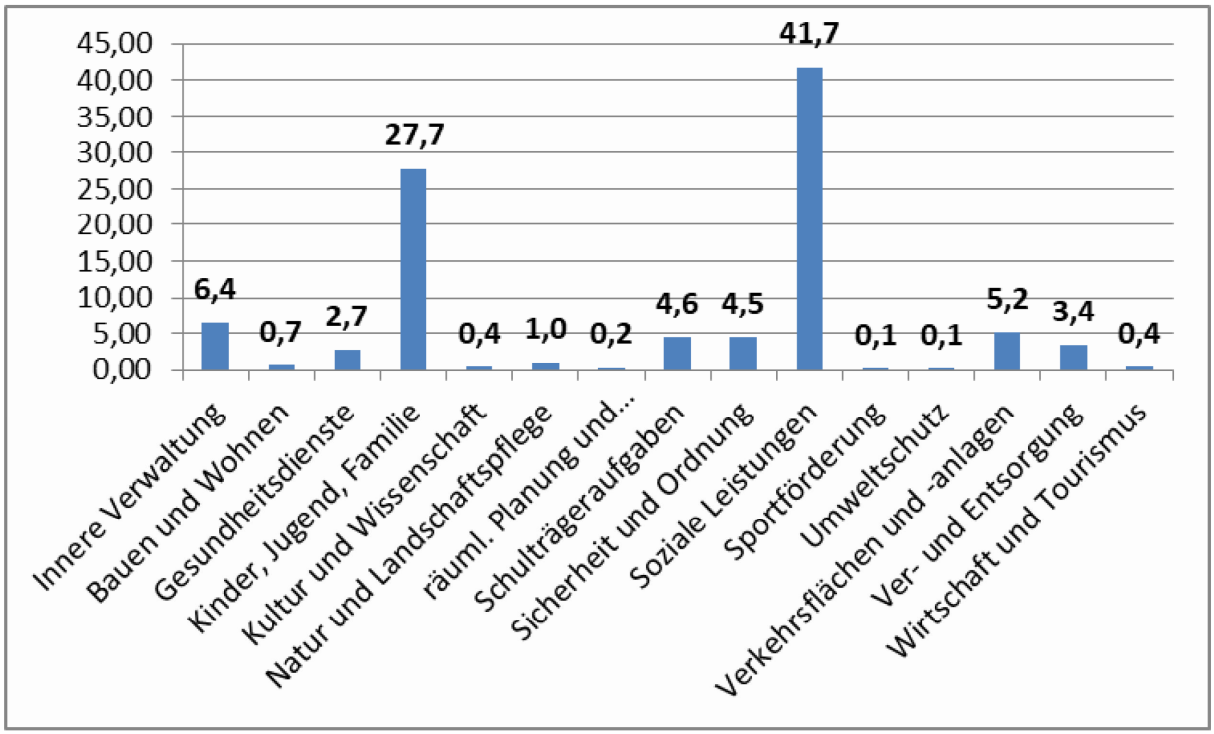
Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit (Ist) je Einwohner in Euro												
Jahr	**MW.**	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2018	62,05	82,51	62,29	76,33	103,22	74,50	41,34	34,28	148,92	54,36	-18,77	23,58
2019	47,64	46,44	41,63	102,22	93,49	81,39	47,03	52,41	28,84	24,26	-4,84	11,21
2020	71,86	103,30	-34,25	164,94	84,30	84,39	k.A.	9,23	k.A.	50,34	93,46	91,06

Es ist anzumerken, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2020 teilweise um vorläufige Werte handelt.

5.6 Aufwandsverteilung am Gesamtaufwand nach Produktbereichen 2021

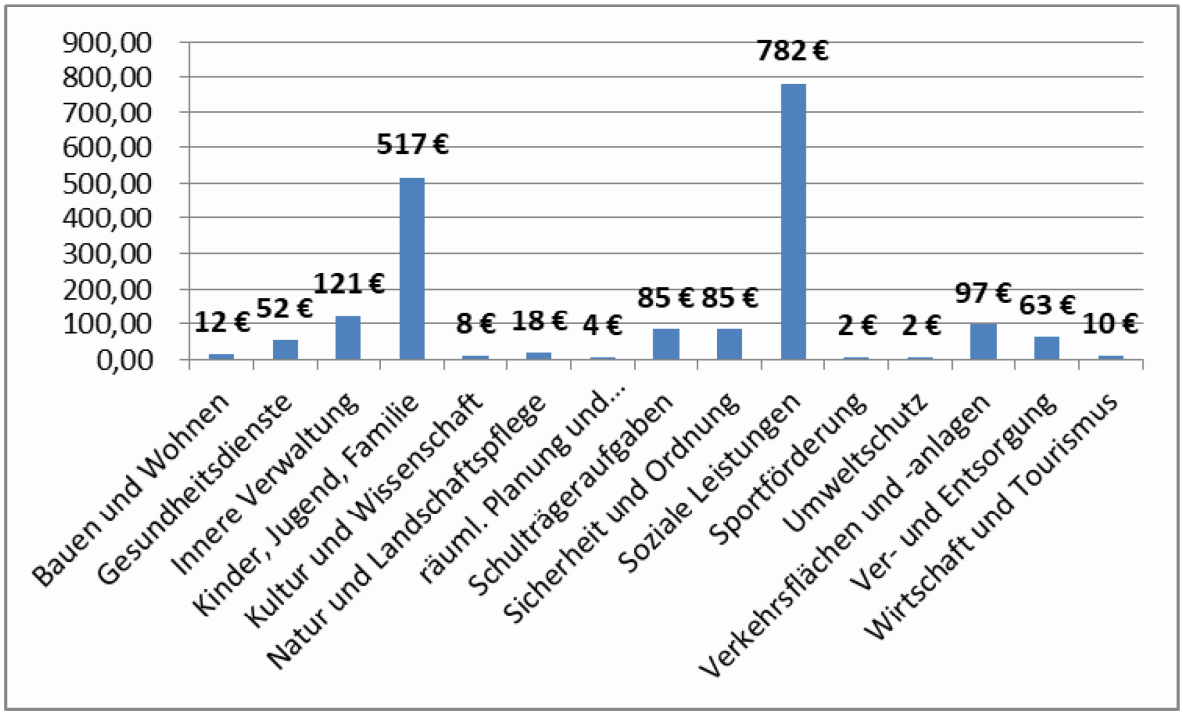
Die Grafik stellt den jeweiligen prozentualen Anteil der (Plan-) Aufwendungen des Produktbereichs am Gesamtaufwand für das Haushaltsjahr 2021 im Durchschnitt aller Kreise dar.

Der Produktbereich der sozialen Leistungen stellt mit durchschnittlich 41,7 % der Gesamtaufwendungen den größten Bereich dar, gefolgt vom Bereich Kinder, Jugend und Familie mit 27,7 %.



5.7 Aufwendungen nach Produktbereichen je Einwohner 2021

Die Grafik stellt die Plan- Aufwendungen in Euro nach Produktbereichen für das Haushaltsjahr 2021 je Einwohner im Durchschnitt aller Kreise dar. Die sozialen Leistungen stellen mit 782 € je Einwohner den Produktbereich mit den höchsten Aufwendungen je Einwohner dar, gefolgt von den Leistungen im Produktbereich Kinder, Jugend und Familie mit 517 € je Einwohner.



5.8 Hebesätze Kreisumlage

In der folgenden Tabelle werden die Hebesätze der Kreisumlage abgebildet.

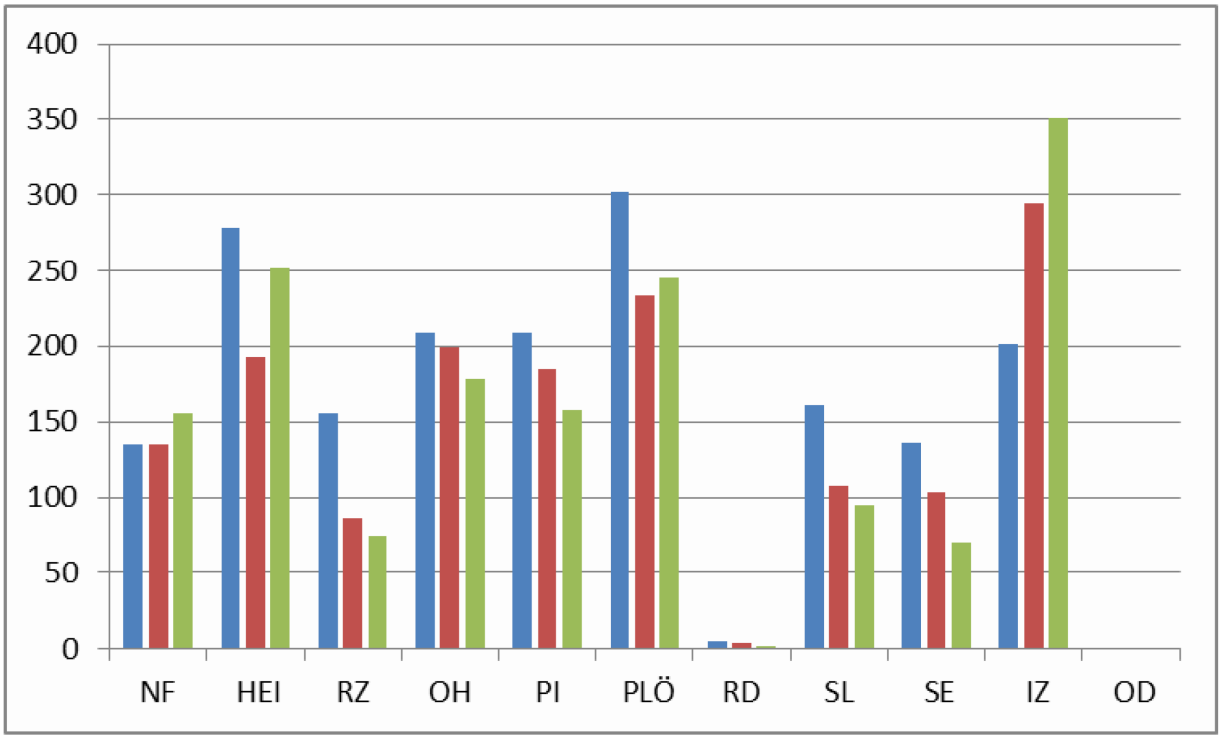
Hebesätze Kreisumlage											
Jahr	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
2019	37,50	34,00	34,90	35,00	37,00	35,00	31,00	37,23	33,25	34,00	31,25
2020	37,50	30,00	33,90	33,50	35,25	34,25	31,00	36,32	31,25	34,00	30,60
2021	37,50	30,00	31,90	33,50	33,95	34,25	29,00	36,32	29,75	34,00	30,60

5.9 Schulden

In der folgenden Tabelle werden der Stand der Schulden in tausend Euro und der Schuldenstand je Einwohner in Euro zum Jahresbeginn 2019 bis 2021 abgebildet (Datenstand: Juni 2021).

Schuldenstand zum Jahresanfang												
	Jahr	**NF**	**HEI**	**RZ**	**OH**	**PI**	**PLÖ**	**RD**	**SL**	**SE**	**IZ**	**OD**
Schuldenstand in Tsd. €	**2019**	22.388	37.200	30.734	41.874	65.793	38.859	1.413	32.245	37.534	26.434	0
	2020	22.502	25.700	17.132	39.972	58.280	30.057	965	21.603	28.660	38.639	0
	2021	25.937	33.600	14.840	35.797	49.945	31.692	502	19.116	19.543	45.927	0
Schuldenstand je Einwohner in Euro	**2019**	135	279	156	209	209	302	5	161	136	201	0
	2020	136	193	87	199	184	234	4	107	103	295	0
	2021	155	252	75	178	158	245	2	94	70	351	0

In der Grafik wird der Stand der Schulden je Einwohner in Euro zum Jahresbeginn 2019 bis 2021 abgebildet.



Bei der Betrachtung der Gesamtschulden des **Kreises Dithmarschen** in Höhe von rd. 25,7 Mio. Euro 2020 und 33,6 Mio. Euro 2021 ist zu berücksichtigen, dass rd. 10,1 Mio. Euro 2020 und rd. 6,7 Mio. Euro 2021 auf die Finanzierung des Neubaus und die Sanierung des Westküstenklinikums in Heide entfallen; den Schuldendienst hierfür trägt das Land Schleswig-Holstein. Die Schuldenbelastung des Kreises beträgt damit netto lediglich rd. 15,6 Mio. Euro 2020 und rd. 26,9 Mio. Euro 2021.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/999** 17.08.2021 Dr. Kruse, Martin Röhrig, Tom

Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: Entfällt.

2. Sachverhalt:
Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz:
Entfällt.

Finanzielle Auswirkungen:
Entfällt.

Anlage/n:
Bericht

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung

- Stand: 13.08.2021 -

Lfd.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
1	11.06.2019	Der Regionalentwicklungsausschuss bittet die Kreisverwaltung, ein Konzept zur Wohnraumentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu erstellen. Mehrere Punkte sind im Konzept aufzugreifen.	Fachdienst Regionalentwicklung	12.06.2019	Ergebnispräsentation in der Sitzung am 09.09.2021
2	10.02.2021	Für die vier Naturparke im Kreisgebiet sollen im Haushaltstitel „Naturparke“ mit einer neuen Haushaltsstelle 50.000 Euro für die Errichtung von Grünen Klassenzimmern zur Verfügung gestellt werden.	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Naturparke sind über den Beschluss informiert worden und wurden aufgefordert, entsprechende Förderanträge bei der Verwaltung einzureichen. Es liegt ein Antag des NP Aukrug für die Einrichtung von 3 Grünen Klassenzimmern auf 20.000 Euro vor, der kurzfristig beschieden wird.
3	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, den Teilhaushalt 547101 (ÖPNV) für den Masterplan Mobiltät, Projektmittel, um 70.000 Euro zu erhöhen. Die Freigabe der Haushaltsmittel erfolgt durch den REA.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt.
4	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Hauptausschuss und dem Kreistag zu beschließen, für das Jahr 2021 im Teilhaushalt Schülerbeförderung für die externe Unterstützung zur Fertigstellung eines Bildungstickets 30.000 Euro einzustellen.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Erstellung eines Konzeptes für das Bildungsticket ist in Bearbeitung

5	11.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, für den Haushalt 2021 50.000 Euro für die Erstellung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einzustellen.	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule	12.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die KielRegion wird die Erarbeitung vornehmen. Die Ausschreibung soll kurzfristig auf den Weg gebracht werden.
6	12.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 160.000 Euro für die Anschaffung von zwei wasserstoffbetriebenen Bussen für den Überlandverkehr zur Verfügung zu stellen.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	13.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Umsetzung ist in Bearbeitung
7	13.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 100.000 Euro in den Haushalt einzustellen, um Schulen und Kindertagesstätten den Besuch außer-schulischer Lernorte, kultureller Orte sowie künftigen Ausbildungsstätten zu ermöglichen. Das Reisegebiet ist auf Schleswig-Holstein begrenzt.	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule / Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	14.02.2021	erledigt – Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Richtlinie wurde vom Kreistag beschlossen und es können Anträge gestellt werden. Siehe auch Punkt 9.
8	09.06.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Kreistag zu empfehlen, den Regionalen Nahverkehrsplan 2021-2025 des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verabschieden.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	30.06.2021	RNVP am 14.06.2021 vom KT beschlossen und dem Land m.d.B. um Prüfung im Rahmen der Rechtsaufsicht gem. § 5 Abs. 4 ÖPNVG vorgelegt. Eine Antwort steht noch aus.
9	09.06.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Richtlinie über die Gewährung von Zuschüssen für Reise- und Transportkosten bei dem Besuch außerschulischer Lernorte und möglicher Ausbildungsstätten zu beschließen	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule	01.07.2021	erledigt: Richtlinie am 01.07.2021 in Kraft getreten und verkündet.