



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 31.01.2024 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
3. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
4. Niederschrift über die Sitzung vom 08.11.2023
5. MV: Präsentation der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose VO/2024/014
6. Schulbeförderung
- 6.1. MV: Sachstand Einführung eines landesweit einheitlichen Bildungstickets VO/2024/013-01
7. MV: Kreisverordnung über die Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Kreis Rendsburg-Eckernförde VO/2022/019-01
8. Radverkehr
- 8.1. MV: Machbarkeitsstudie Premiumroute Rendsburg-Kiel VO/2024/027
- 8.2. MV: Zuständigkeiten und Zustandserfassungen VO/2024/026
- 8.3. MV: Umsetzungsstrategie Radverkehrskonzept VO/2024/033
9. ÖPNV
- 9.1. MV: Vorstellung des Konzepts für die Evaluation des ÖPNV 2024 VO/2024/021
10. Regionalentwicklung
- 10.1. MV: Sachstand Netzentwicklungsplan und NordOstLink VO/2024/022

11. MV: Verwendung des Jahresüberschusses 2022 der Förde Sparkasse VO/2023/514-01
12. MV: Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen VO/2024/016
13. Verwaltungsangelegenheiten
14. Verschiedenes



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

VO/2024/014 öffentlich <i>FB 4 Soziales, Gesundheit und Infrastruktur</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 10.01.2024 Ansprechpartner/in: Prof. Dr. Stephan Ott Bearbeiter/in: Marvin Böttger

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt

Sachverhalt

Aufgrund unerwartet hoher Zuwanderungsgewinne hat sich die Bevölkerungsanzahl im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den vergangenen Jahren positiver entwickelt, als prognostiziert. Die bisherigen Prognosevarianten sind damit nicht mehr hinreichend aktuell. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung im vergangenen Jahr das Gutachterbüro Gertz Gutsche Rümenapp damit beauftragt, eine Neuaufstellung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose von 2022-2035 vorzunehmen.

Die Ergebnisse sind in dem angefügten Schlussbericht zusammengefasst und werden dem Regionalentwicklungsausschuss in der Sitzung am 31.01.2024 präsentiert. Die Ableitung möglicher Handlungsfelder aus den Ergebnissen wird dem Fachausschuss in der darauffolgenden Sitzung aufgezeigt. Zusätzlich ist auch eine Vorstellung im Sozial- und Gesundheitsausschuss vorgesehen. Die Prognose umfasst eine Vorausberechnung der Bevölkerungsanzahl und der Bevölkerungsstruktur sowie der Anzahl der Haushalte und der Haushaltsstruktur für alle kreisangehörigen Ämter, Städte und Gemeinden bis zum Jahr 2035.

Während sich die Entwicklung der Geburten- und Sterbezahlen anhand der Bestandsbevölkerung recht verlässlich projizieren lässt, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt insbesondere eine Abschätzung der Entwicklung der Zuwanderung aus dem Ausland für die kommenden Jahre nur schwer möglich. Um einen Korridor denkbarer Entwicklungen abzubilden, enthält der Schlussbericht drei Szenarien, die

sich hinsichtlich ihrer Annahmen zur zukünftigen Wanderungsbilanz mit dem Ausland unterscheiden.

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

Die Anzahl der Sterbefälle wird die Anzahl der Geburten aller Voraussicht nach im gesamten Prognosezeitraum übersteigen, wodurch sich ein negativer natürlicher Bevölkerungssaldo ergibt. Der prognostizierte positive Wanderungssaldo dürfte diese negative natürliche Bevölkerungsentwicklung jedoch mindestens ausgleichen oder gar überkompensieren, sodass in allen drei Szenarien bis 2035 ein Anstieg bzw. mindestens eine Stagnation der Bevölkerung im Kreisgebiet zu erwarten ist. Gemäß Szenario 1 lässt sich über den Prognosezeitraum ein leichter Bevölkerungsanstieg um ca. 4.500 Personen (+1,6%) auf 283.450 Einwohnerinnen und Einwohner erwarten. Während die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren weitestgehend stagnieren und die Anzahl der Menschen im Erwerbsalter von 18 bis unter 65 Jahren zurückgehen dürfte, lässt sich ein deutlicher Anstieg der älteren Menschen ab 65 Jahren erwarten.

Die Anzahl der Haushalte könnte nach Szenario 1 von rund 131.850 im Jahr 2022 auf etwa 136.050 in 2035 (+3,2%) ansteigen. Dabei dürfte vor allem die Anzahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte zunehmen, während für die größeren Haushalte ein Rückgang, bzw. eine Stagnation zu erwarten ist.

Die kleinräumigen Ergebnisse der Prognose können sowohl Kreispolitik und Kreisverwaltung als auch insbesondere der kommunalen Ebene wertvolle Erkenntnisse liefern und damit eine hilfreiche Datengrundlage für zukünftige Planungen im Bereich der Daseinsvorsorgeinfrastruktur sein.

Relevanz für den Klimaschutz

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

Finanzielle Auswirkungen

Unmittelbar aus dem Schlussbericht keine

Anlage/n:

1	Schlussbericht Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis RD-ECK
---	---

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

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

Schlussbericht

09. Januar 2024

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

Auftraggeber:

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

Auftragnehmer:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Bearbeitung:

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

Hamburg/Berlin, 9. Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

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

Abbildungsverzeichnis

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

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

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

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

1. Hintergrund und Aufgabenstellung

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

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

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

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

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

Im Einzelnen wurden folgende Anforderungen an die Projektbearbeitung gestellt:

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

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

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

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

2. Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit

2.1. Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2022

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

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

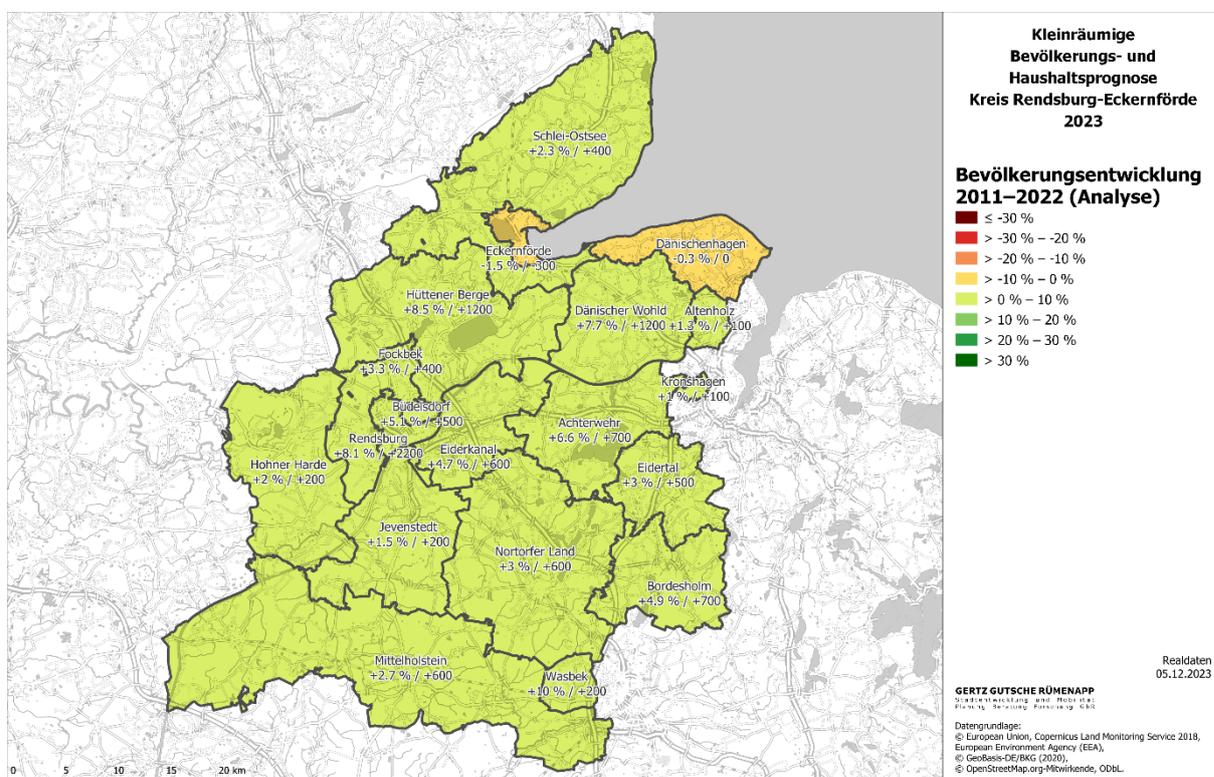


Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden

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

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

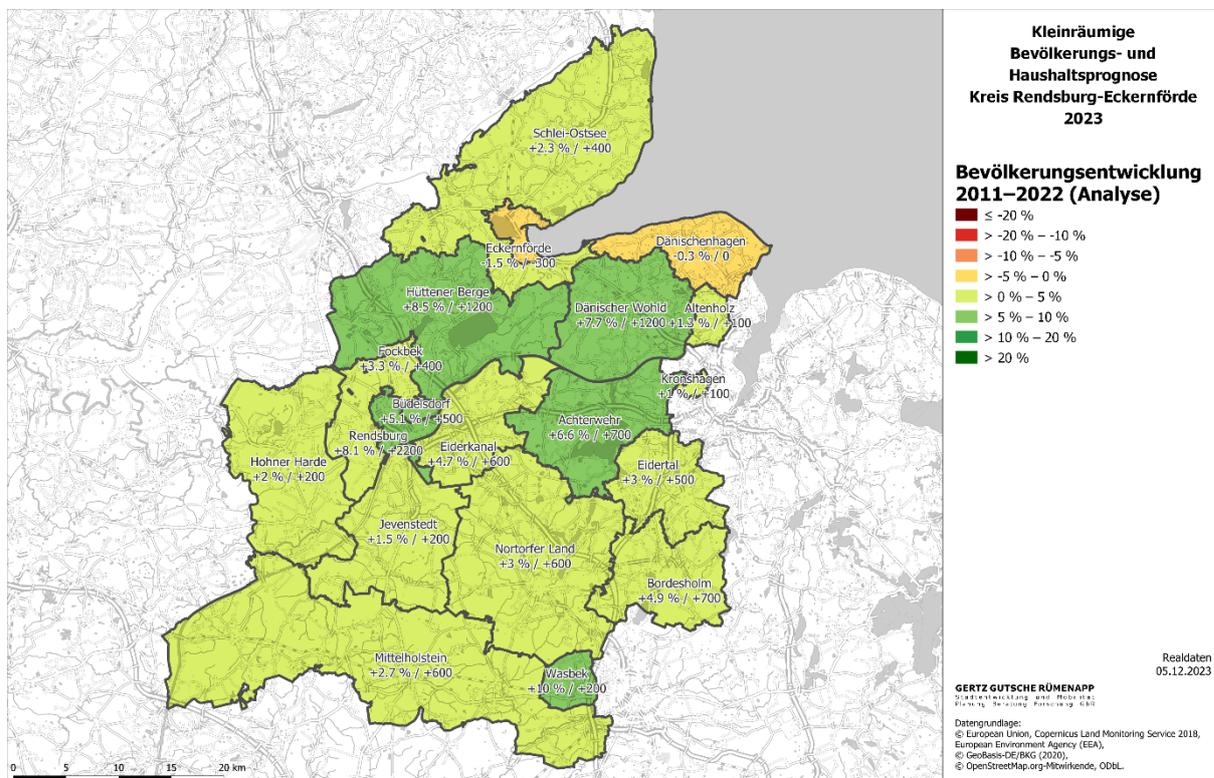


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (alternative Kategorien)

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

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

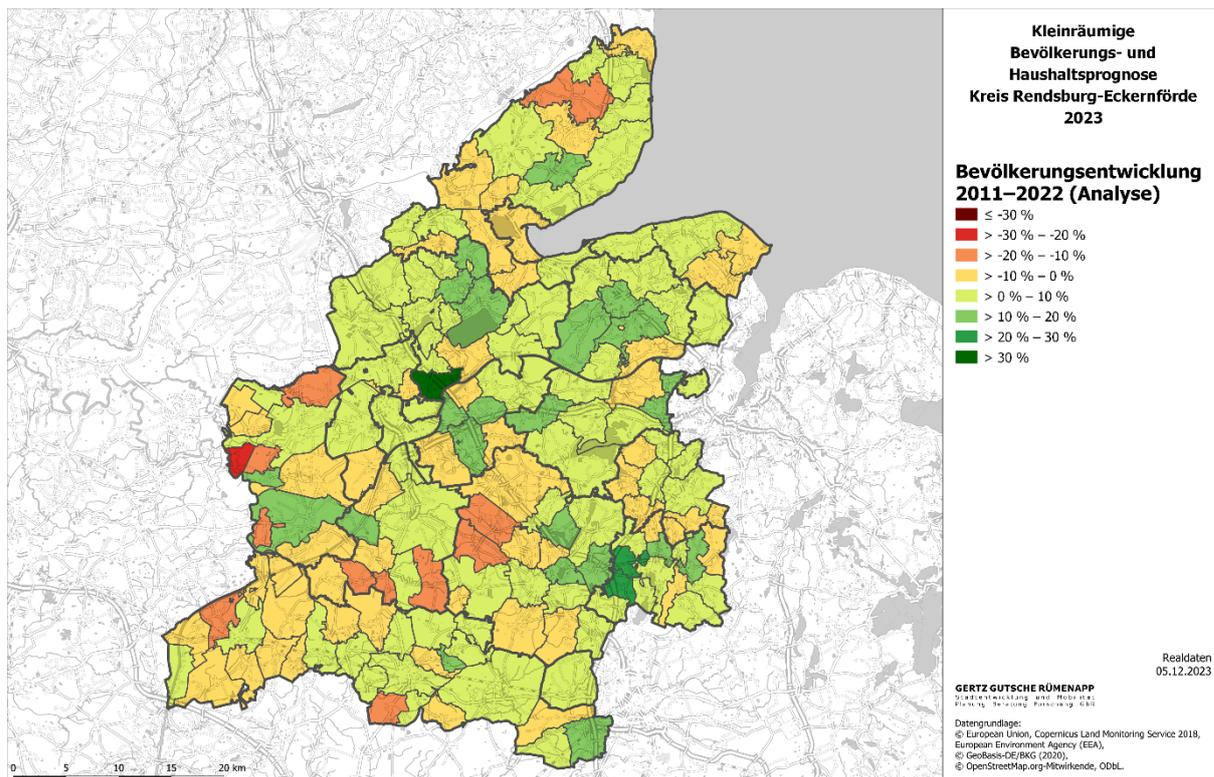


Abbildung 3 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Städte und Gemeinden

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

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

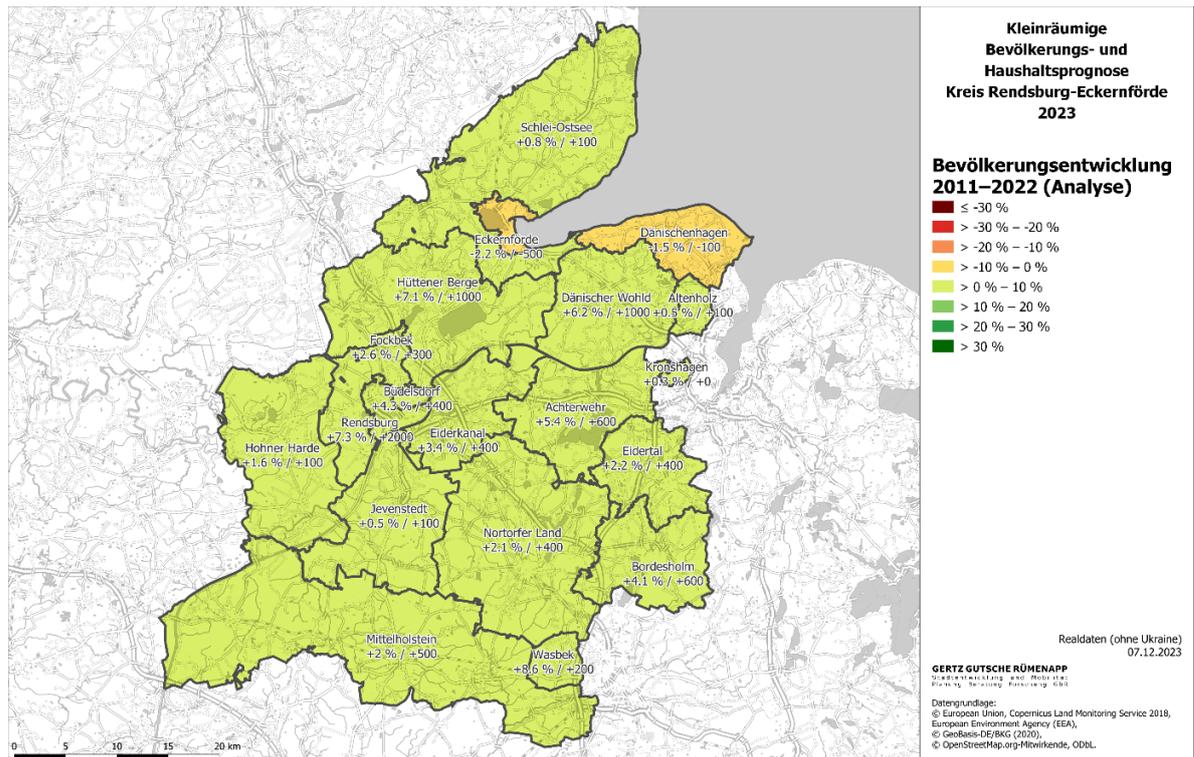


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022)

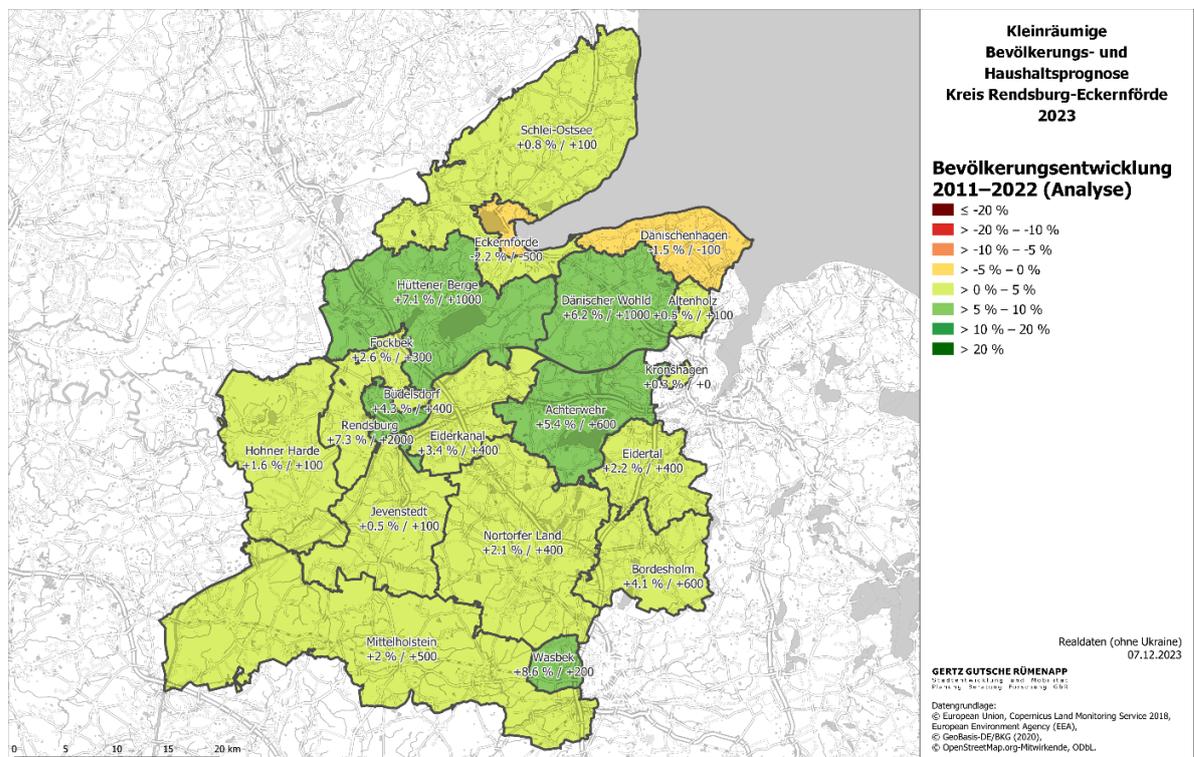


Abbildung 5 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022; alternative Kategorien)

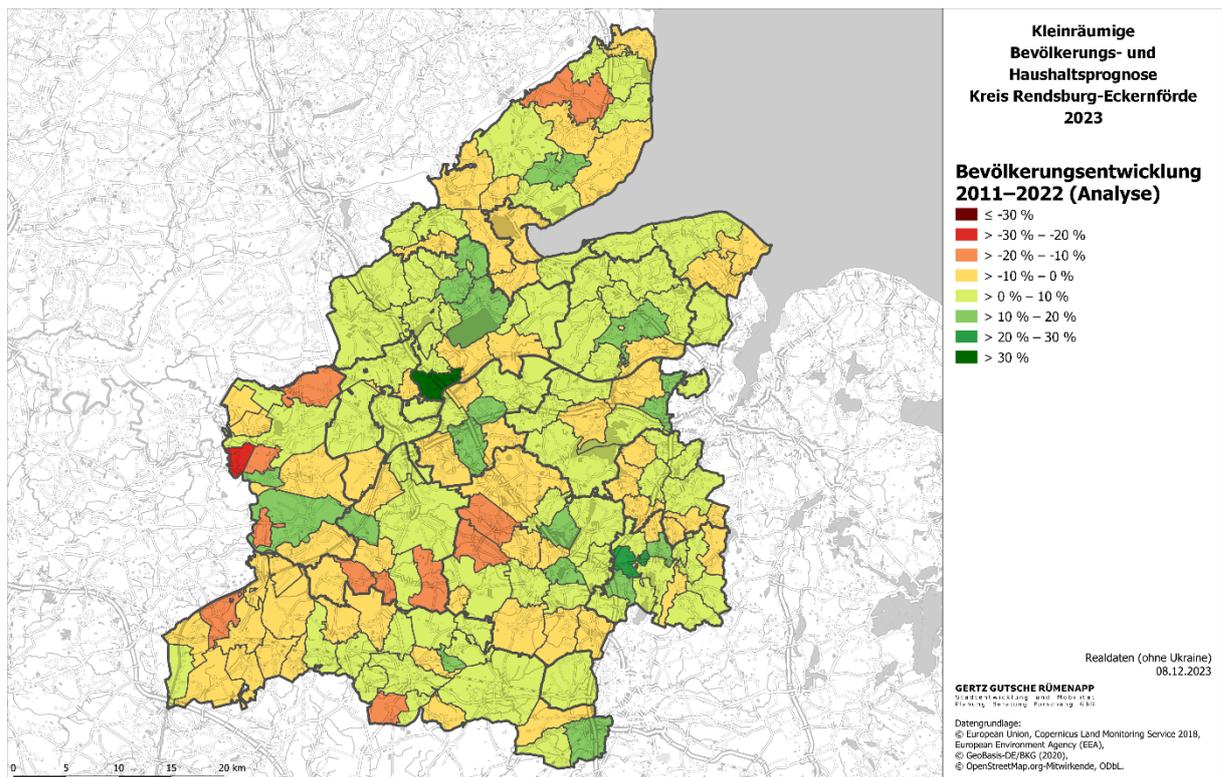


Abbildung 6 Bevölkerungsentwicklung 2011-2022 auf Ebene der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden (ohne Zuwanderung aus der Ukraine im Jahr 2022)

2.2. Vergleich mit den alten Prognoseergebnissen

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

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

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

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

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

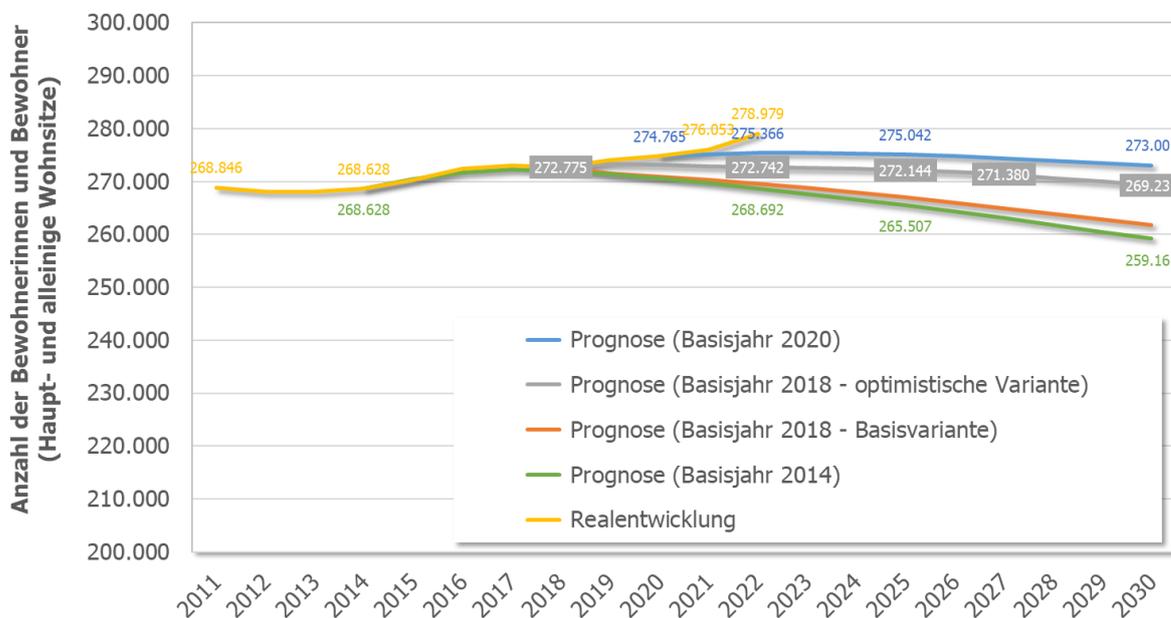


Abbildung 7 Unterschiedliche Varianten der Bevölkerungsvorausschätzung vs. Realentwicklung

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

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

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

Wie die folgende Abbildung 8 zeigt,

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

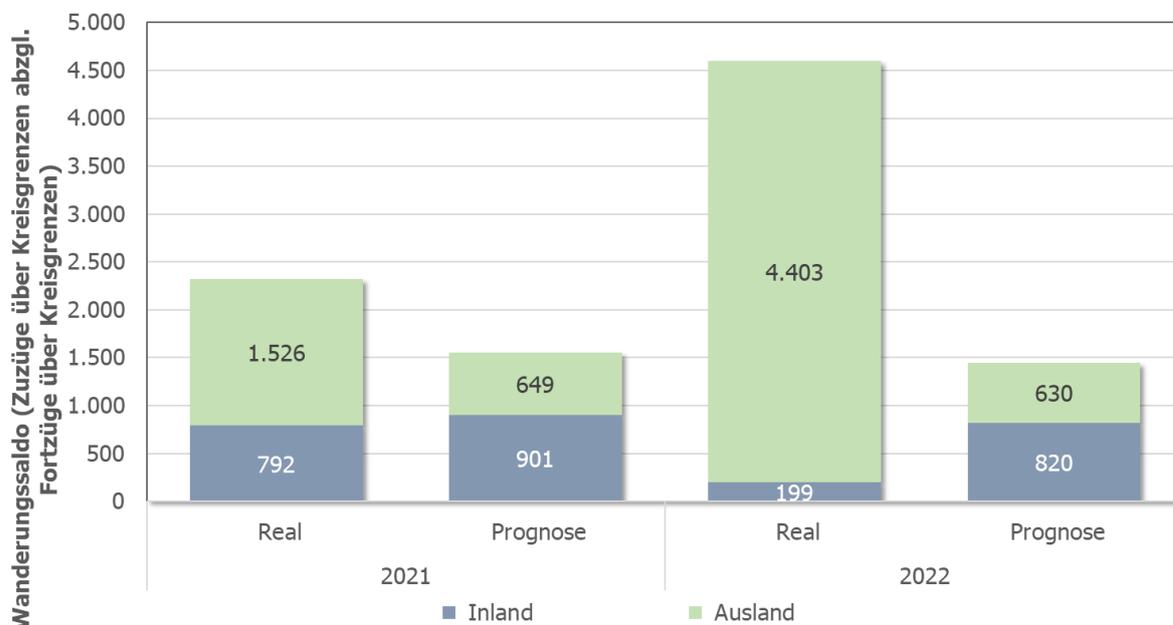


Abbildung 8 *Wanderungssalden des Kreises Rendsburg-Eckernförde: Prognose (Basisjahr 2020) und real*

3. Datenbasis

Statistische Datengrundlagen

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

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

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

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

Abfrage der Ämter und amtsfreien Kommunen

Bei der Erarbeitung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose sollen

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

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

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

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

4. Methodik Bevölkerungs- und Haushaltsprognose

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

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

4.1. Bearbeitungsprozess

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

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

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

4.2. Untergliederung des Untersuchungsraumes

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

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

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

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

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

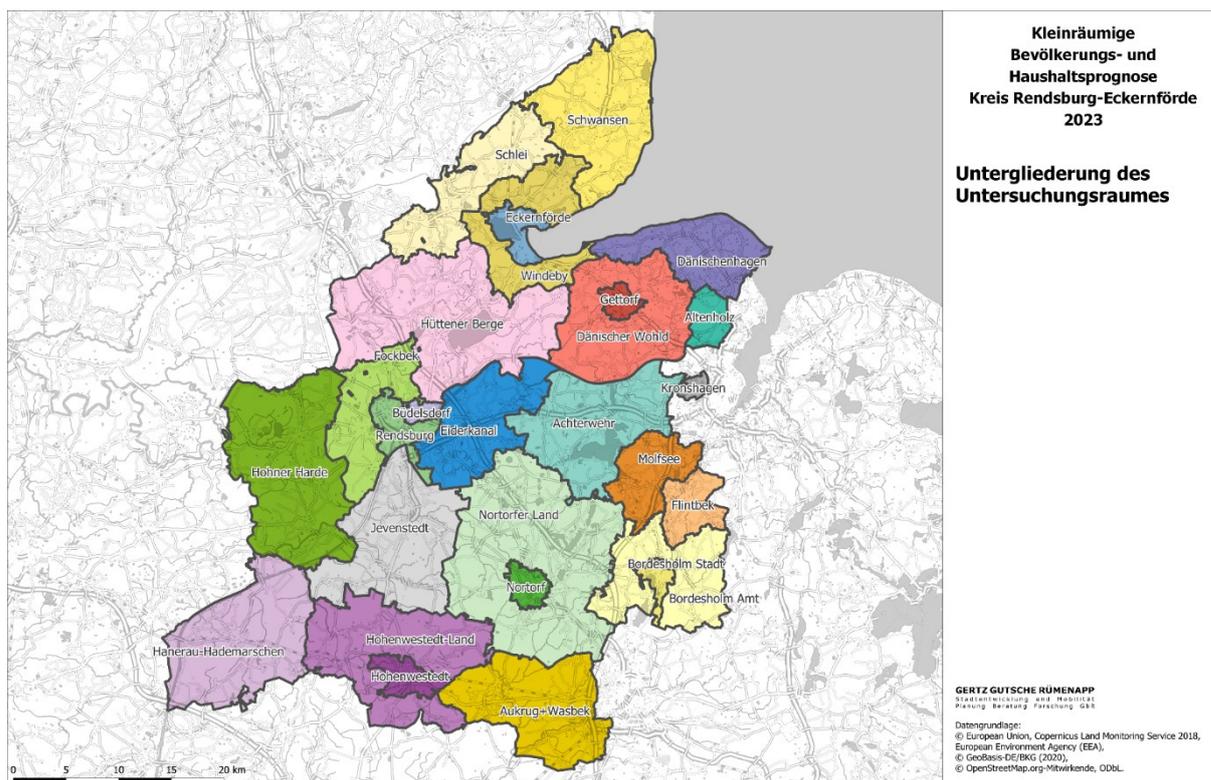


Abbildung 9 Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Generierung der Modellparameter

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

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

- 6 amtsfreie Städte und Gemeinden und
- 13 Ämter³

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

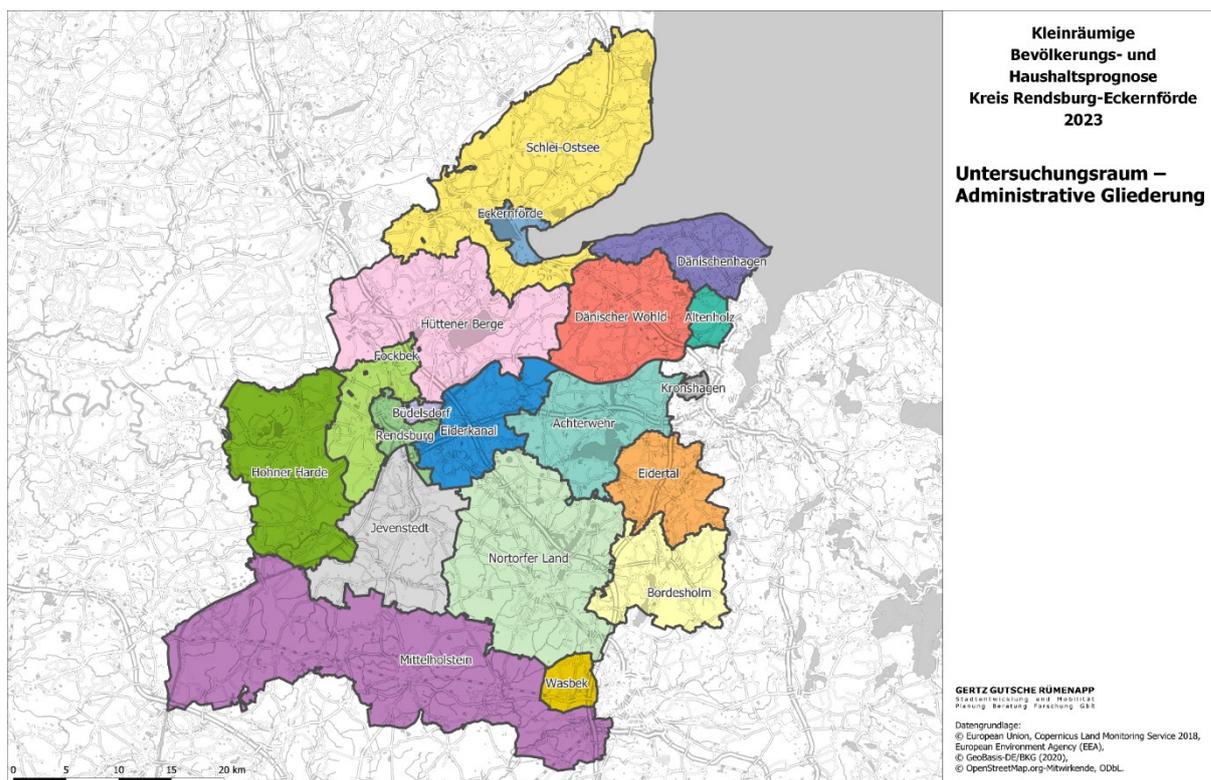


Abbildung 10 Räumliche Gliederung des Untersuchungsraumes für die Ergebnisdarstellung

4.3. Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung

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

Grundstruktur des Simulationsmodells

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

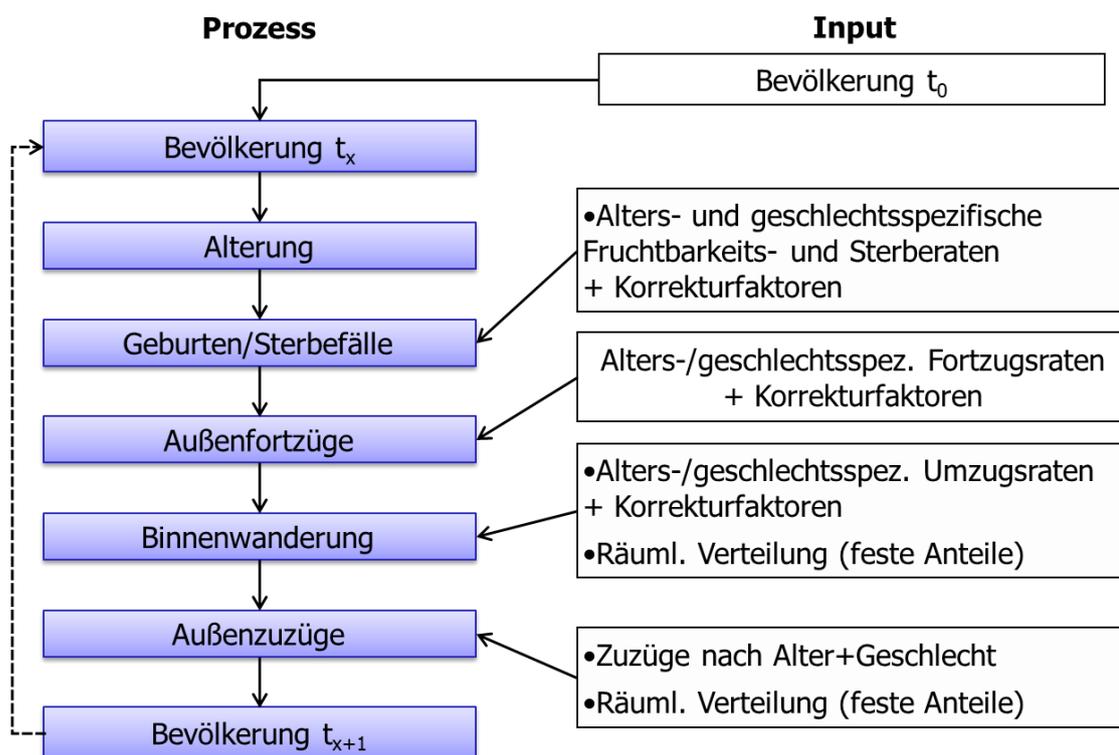


Abbildung 11 Grundstruktur Simulationsmodell Bevölkerungsentwicklung

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

Aufbauend auf den beschriebenen Prozessen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung werden die verschiedenen Wanderungsbewegungen der Bevölkerung simuliert. Hierzu werden zunächst wiederum anhand von alters- und geschlechtsspezifischen Wahrscheinlichkeiten und räumlich differenzierten Korrekturfaktoren Erwartungswerte für die Zahl der Außenfortzüge⁴ und die Zahl der Binnenumzüge⁵ ermittelt. Während die Außenfortzüge im Anschluss einfach vom Bevölkerungsbestand abgezogen werden, müssen die Binnenumzüge noch auf die möglichen Umzugsziele (Teilbereiche der 2. Raumebene + Gemeinden) innerhalb des Kreises verteilt werden. Dies erfolgt anhand fester, geschlechts- und altersgruppenspezifischer Wahrscheinlichkeitsverteilungen. Gleiches gilt im Hinblick auf die räumliche Verteilung der

⁴ Fortzüge aus einer Gemeinde über die Grenze des zugehörigen Kreises.

⁵ Umzüge aus einer Gemeinde in eine andere Gemeinde desselben Kreises.

Außenzuzüger⁶, deren Zahl differenziert nach Geschlecht und Altersjahren für jedes Simulationsjahr vorzugeben ist.

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

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

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

Generierung der Modellparameter

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

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

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

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

⁶ Zuzüge in eine Gemeinde über die Grenze des zugehörigen Kreises.

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

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

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

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

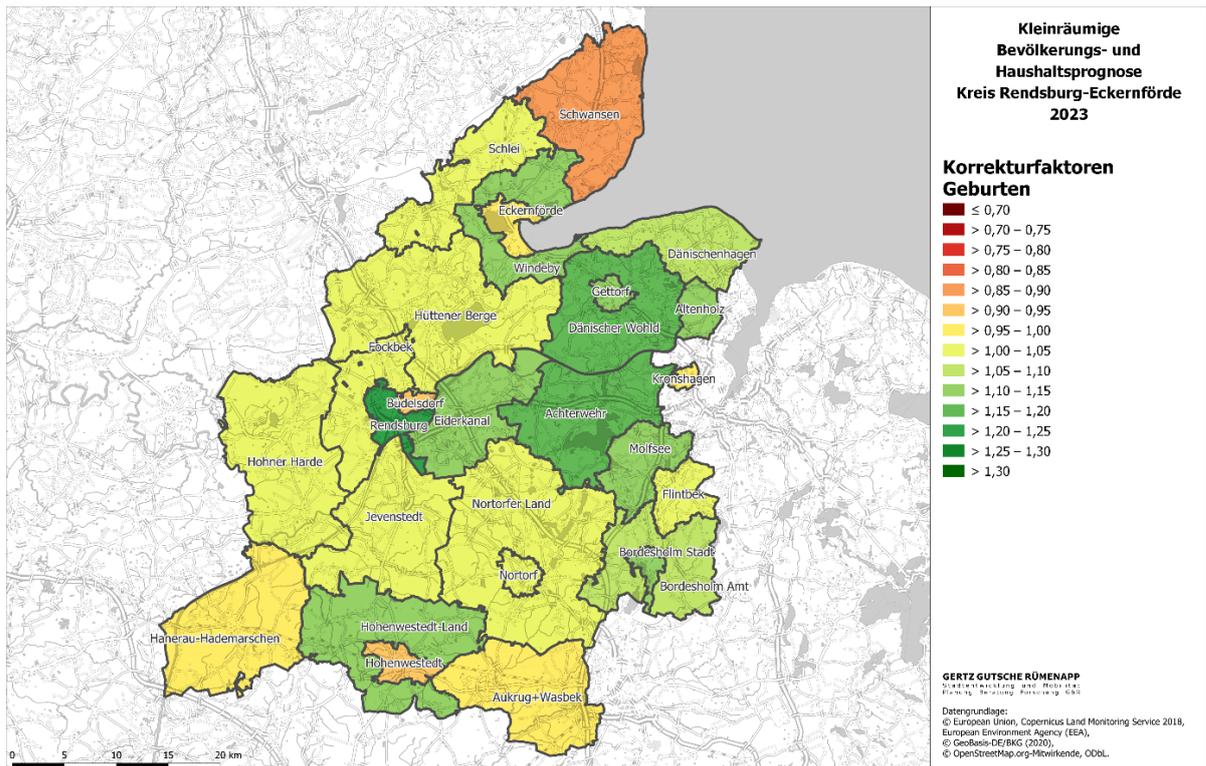


Abbildung 12 Korrekturfaktoren Geburten

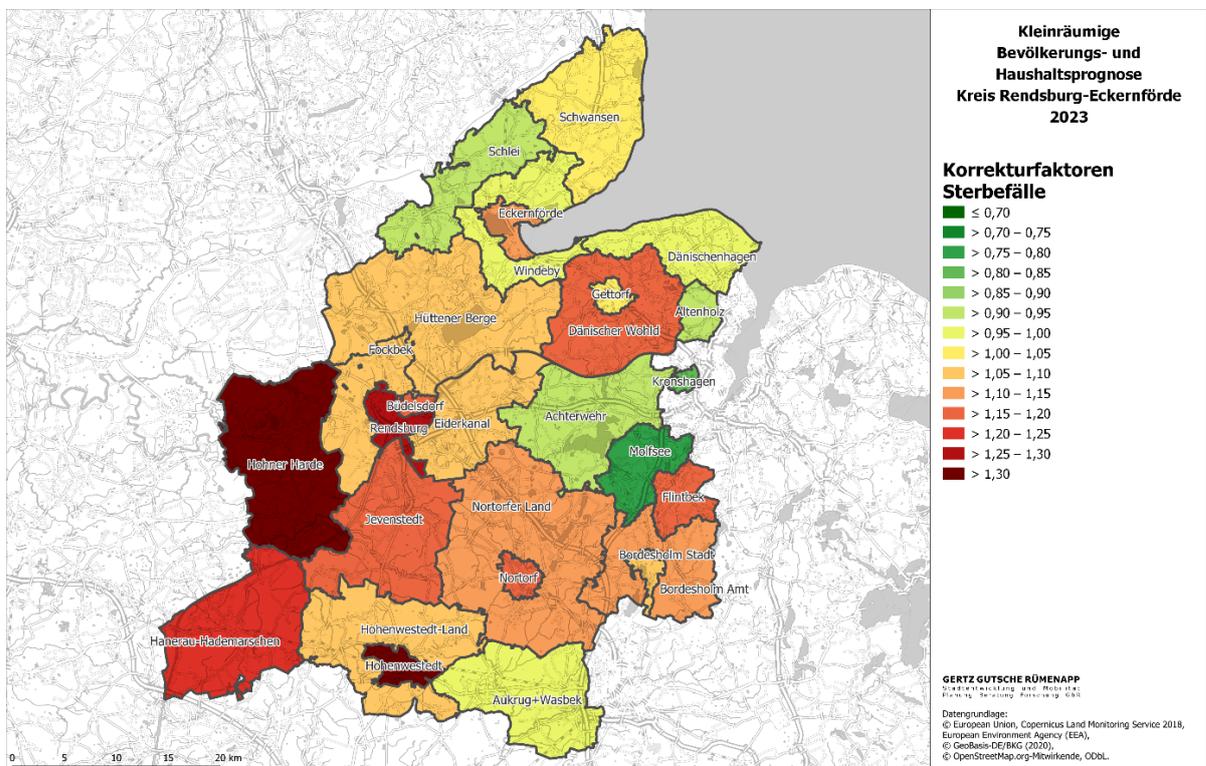


Abbildung 13 Korrekturfaktoren Sterbefälle

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

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

Annahmen zur Entwicklung der Modellparameter im Prognosezeitraum

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

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

⁷ vgl. Statistik Nord 2019

4.4. Methodik der Haushaltsprognose

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5. Aussagekraft und Tragfähigkeit der Prognose

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

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

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

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

5. Ergebnisse Bevölkerungsprognose

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

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

5.1. Beschreibung der Szenarien

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

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

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

Im Folgenden erfolgt die Beschreibung der drei detailliert modellierten Szenarien:

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

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

5.1.1. Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante

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

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

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

5.1.2. Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland

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

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

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

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

5.1.3. Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland

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

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

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

Tabelle 1 Zusammenfassung der Annahmen für die betrachteten Szenarien

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

5.2. Ergebnisse auf Kreisebene

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

Tabelle 2 Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2022-2035 (Zusammenfassung)

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

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

Der Wanderungssaldo ist für die Bevölkerungsentwicklung daher von entscheidender Bedeutung.

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

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

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

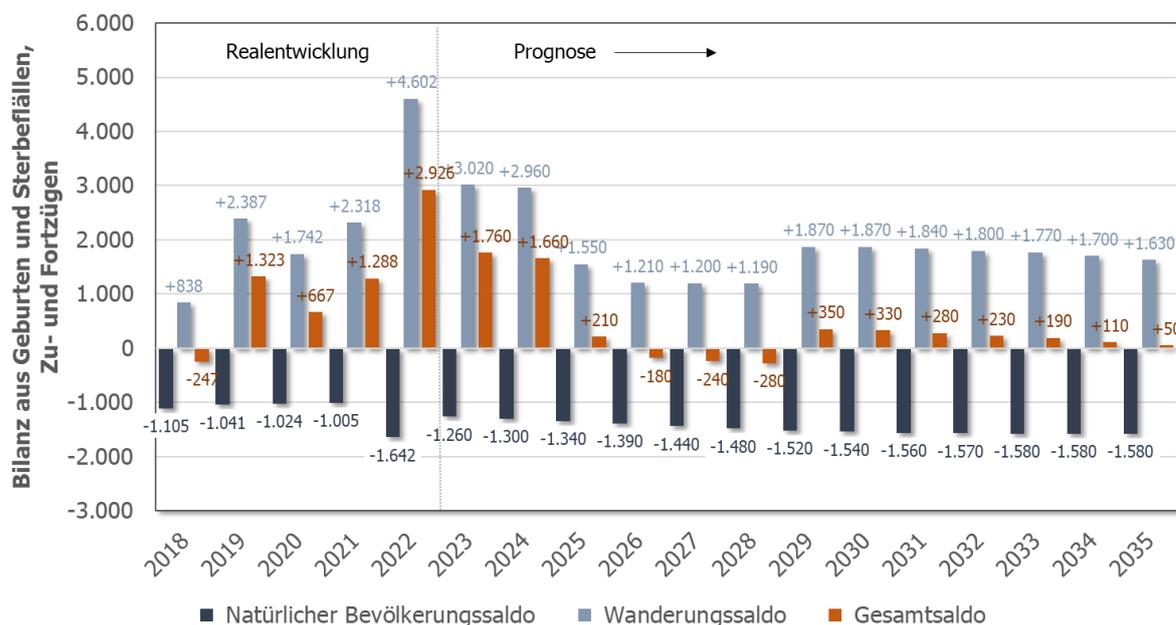


Abbildung 14 Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

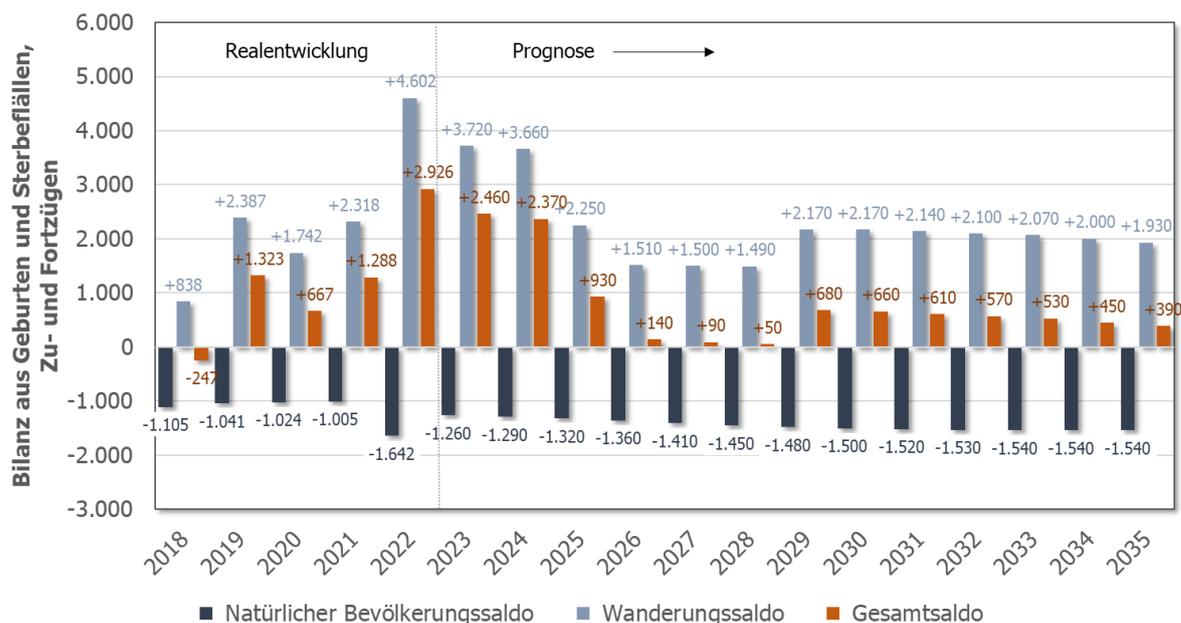


Abbildung 15 Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

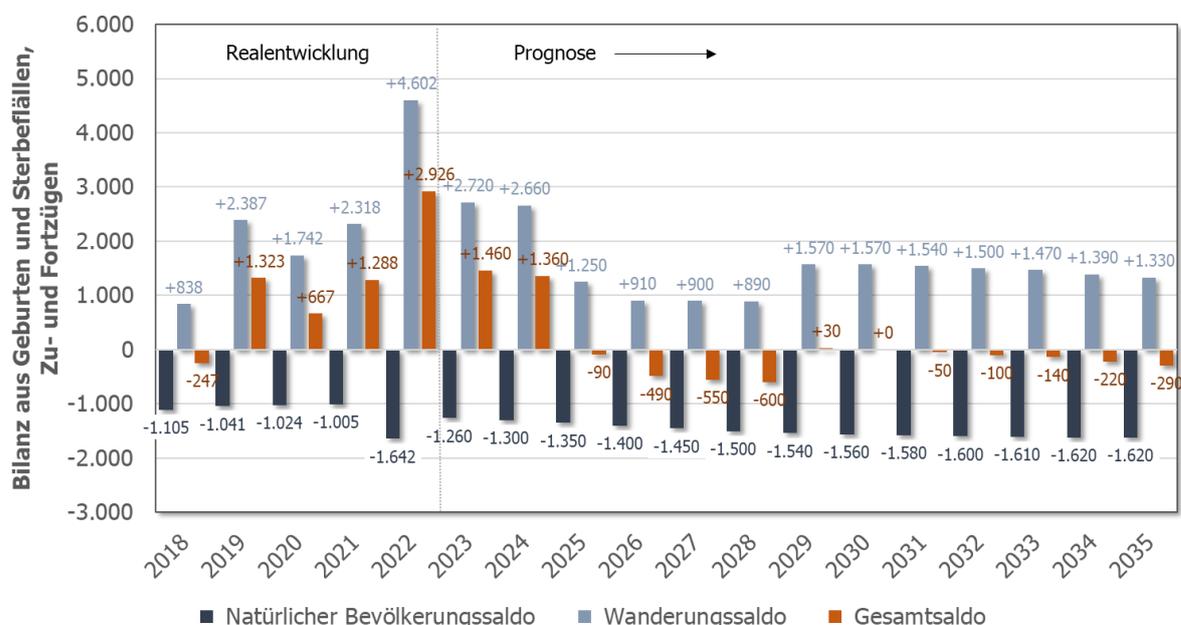


Abbildung 16 Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

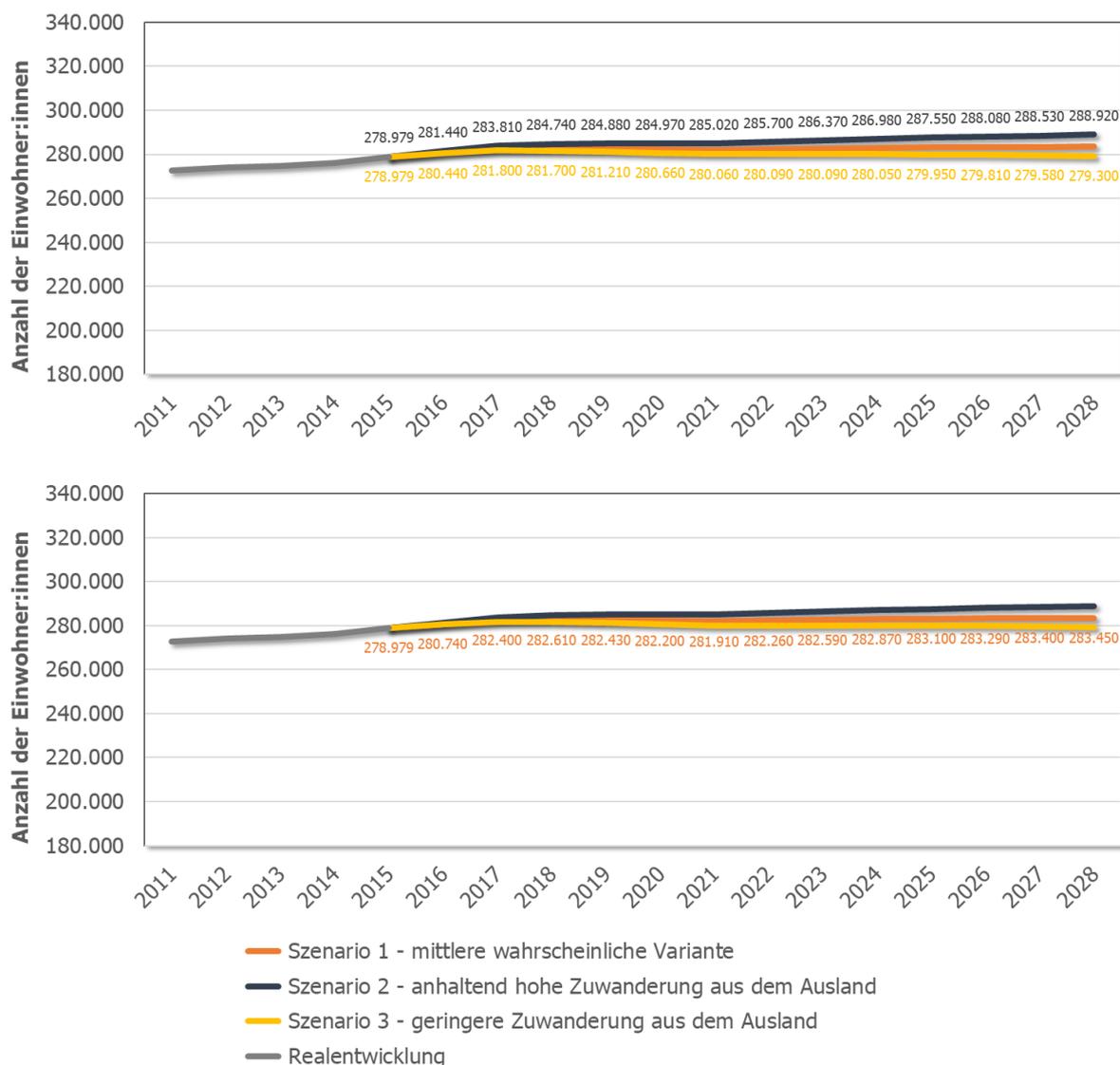


Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den drei betrachteten Szenarien

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

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

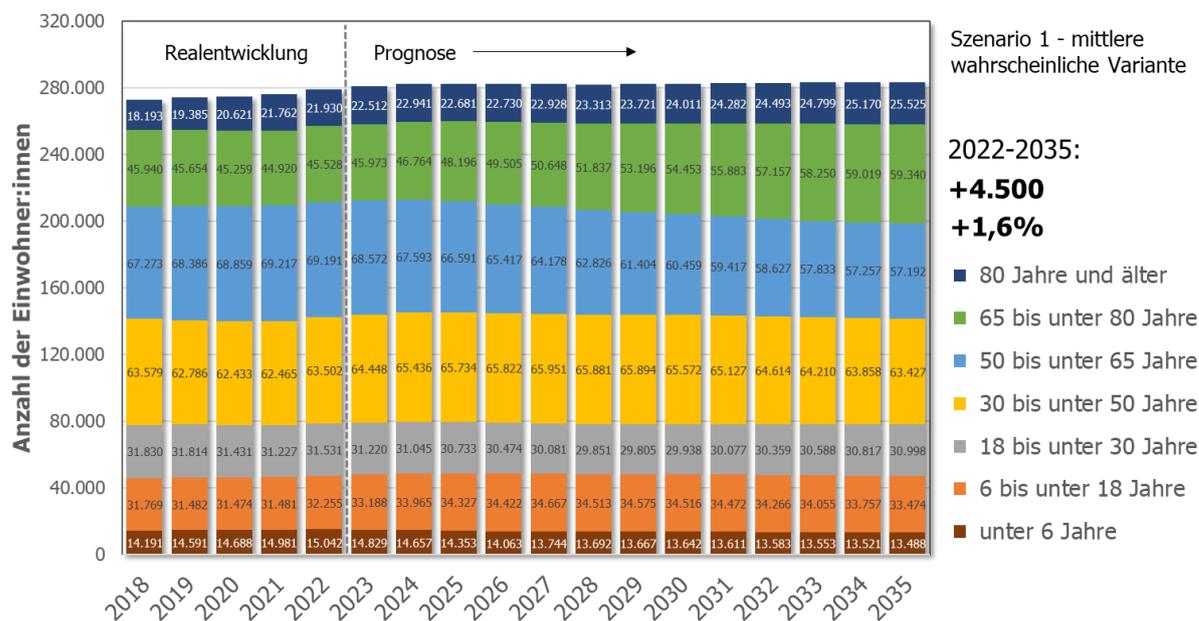


Abbildung 18 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

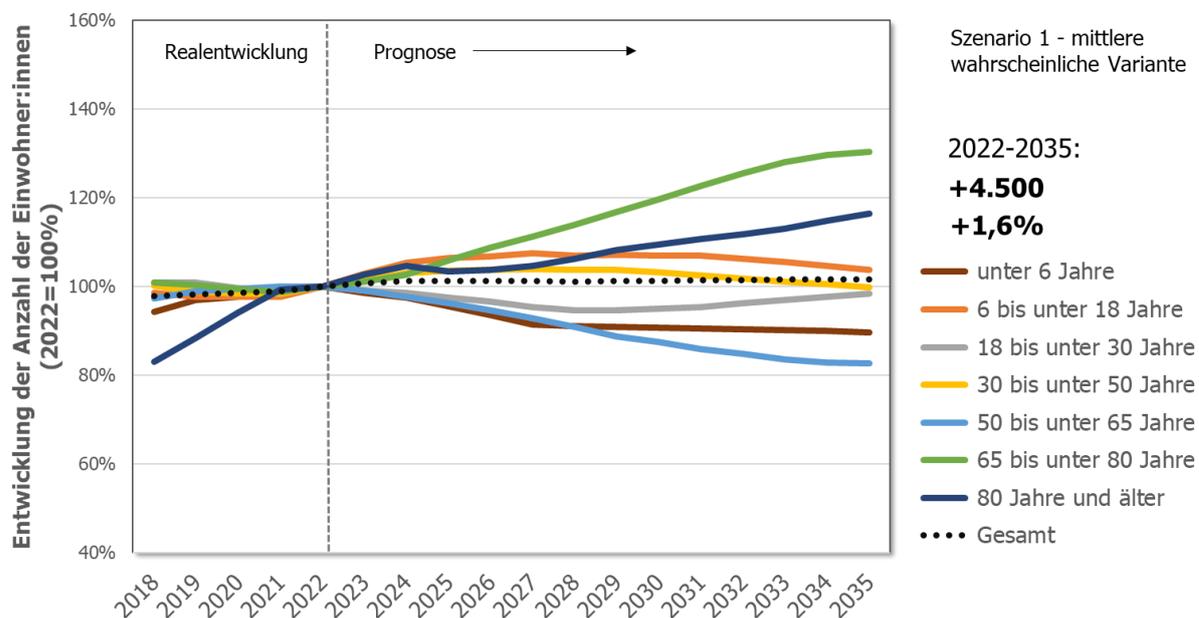


Abbildung 19 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)

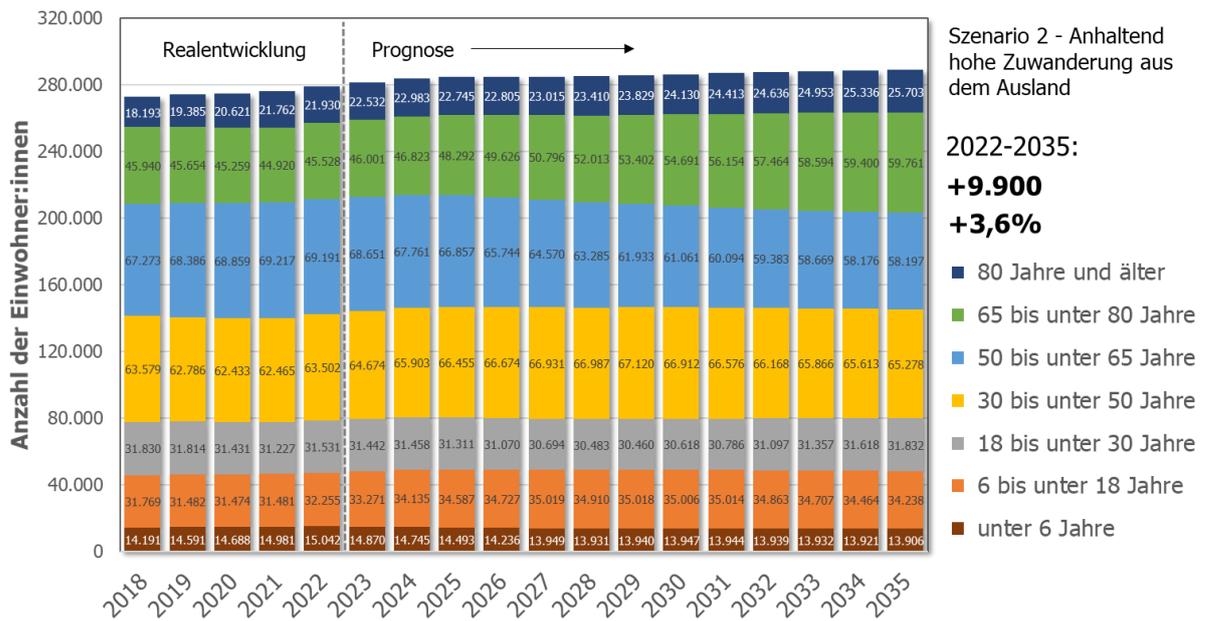


Abbildung 20 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

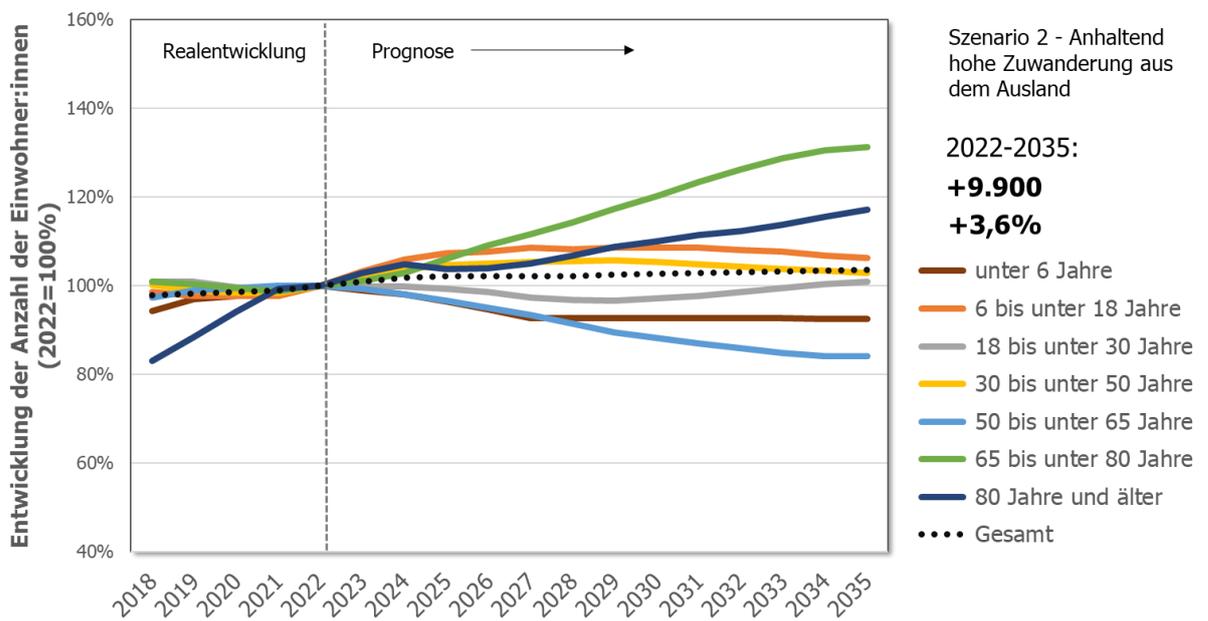


Abbildung 21 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)

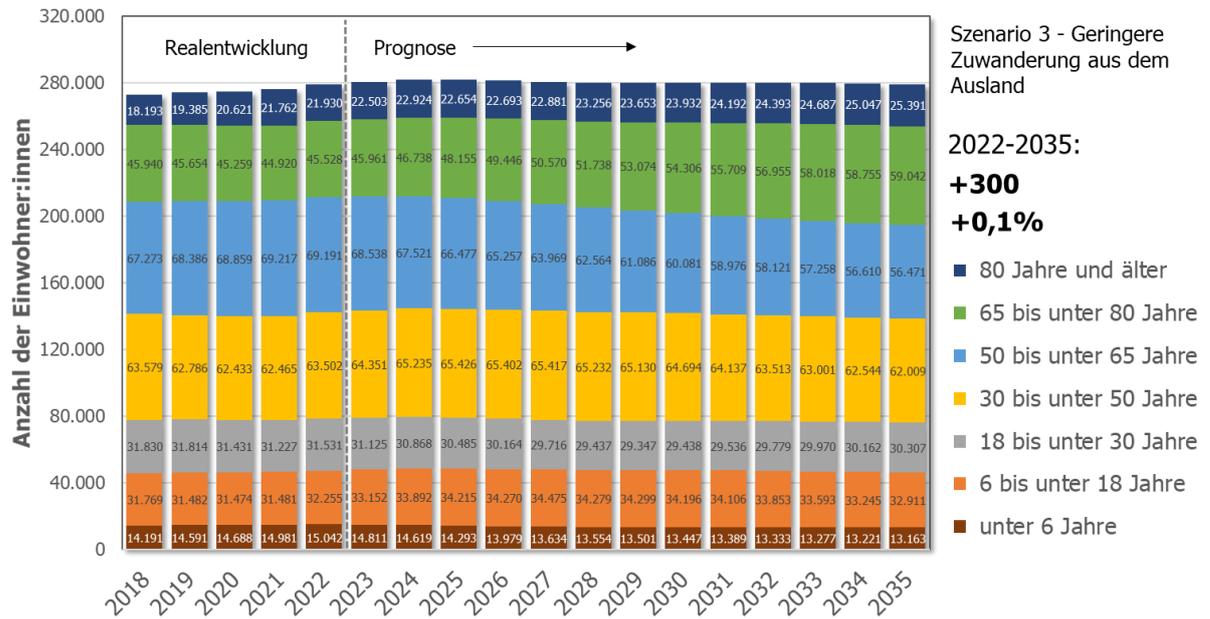


Abbildung 22 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen

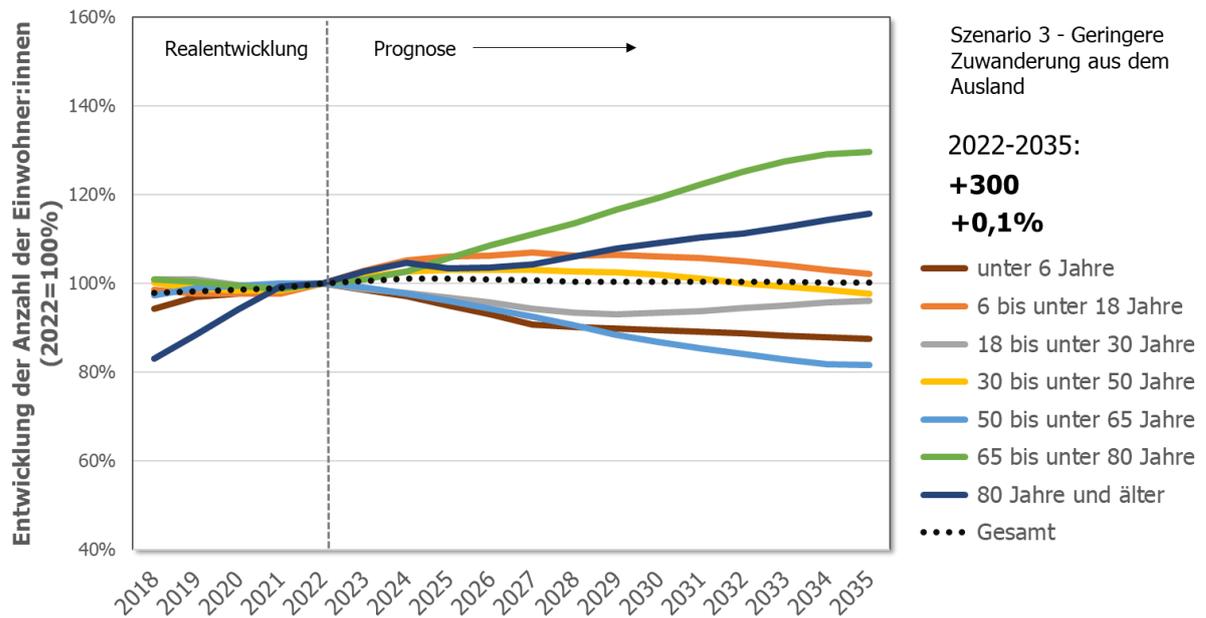


Abbildung 23 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2035 nach Altersklassen (relativ)

5.3. Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose

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

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

5.3.1. Szenario 1: Mittlere wahrscheinliche Variante

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

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

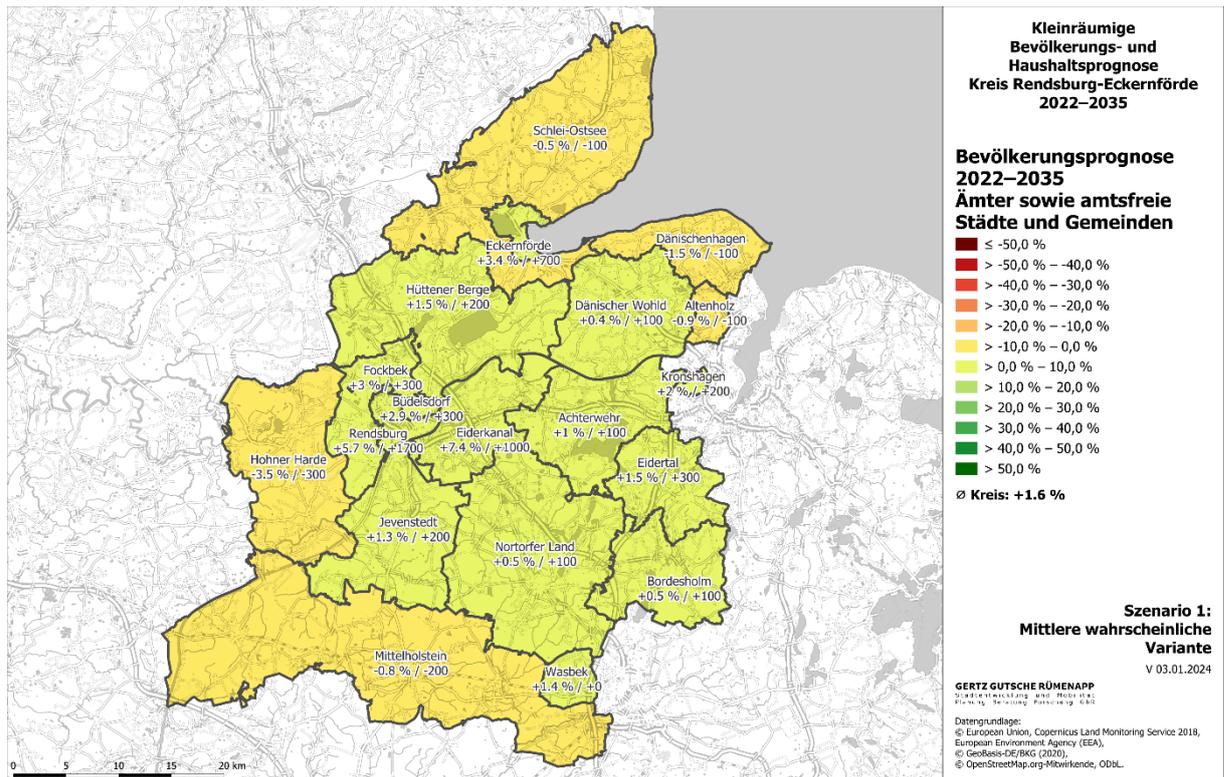


Abbildung 24 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

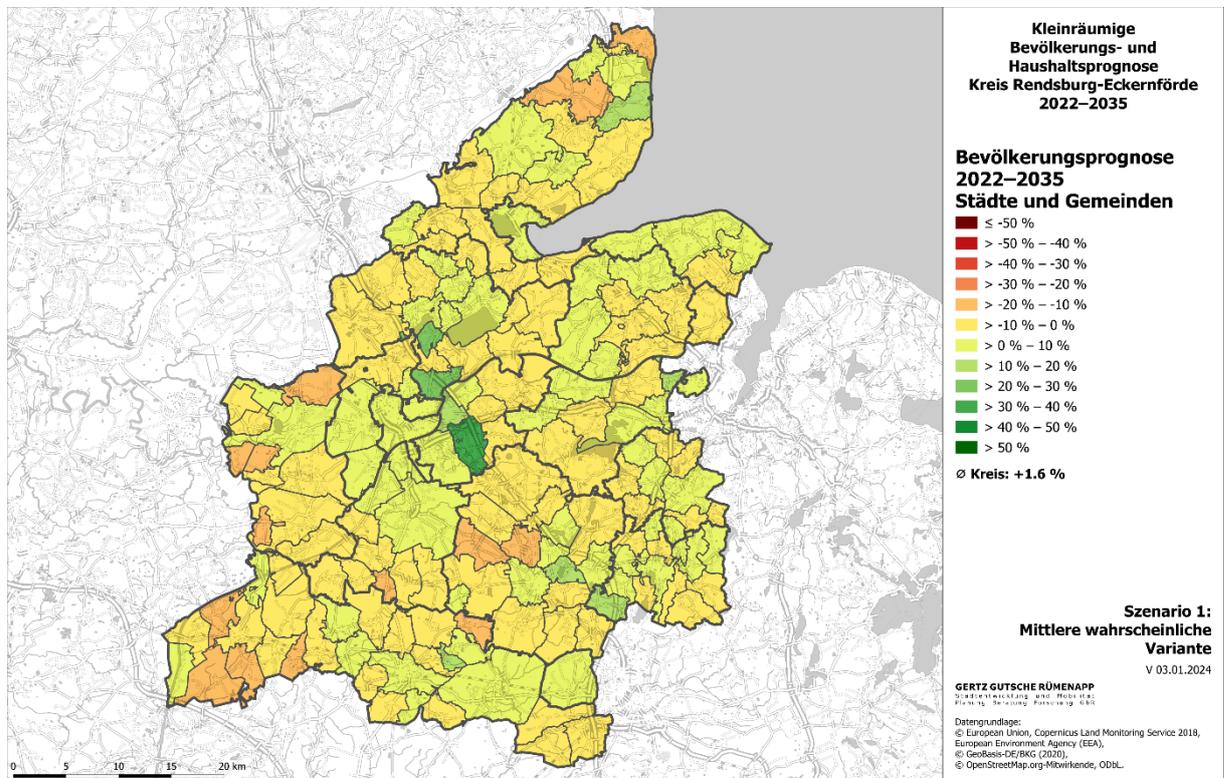


Abbildung 25 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035

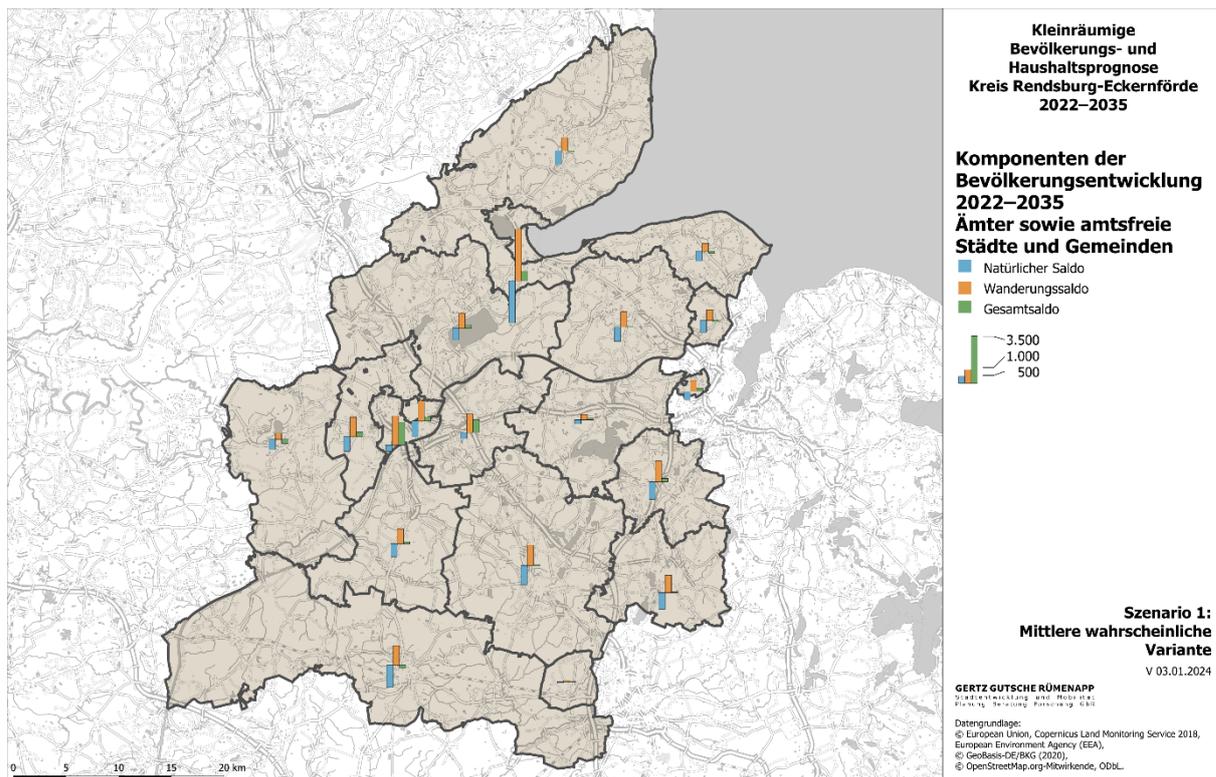


Abbildung 26 Szenario 1: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

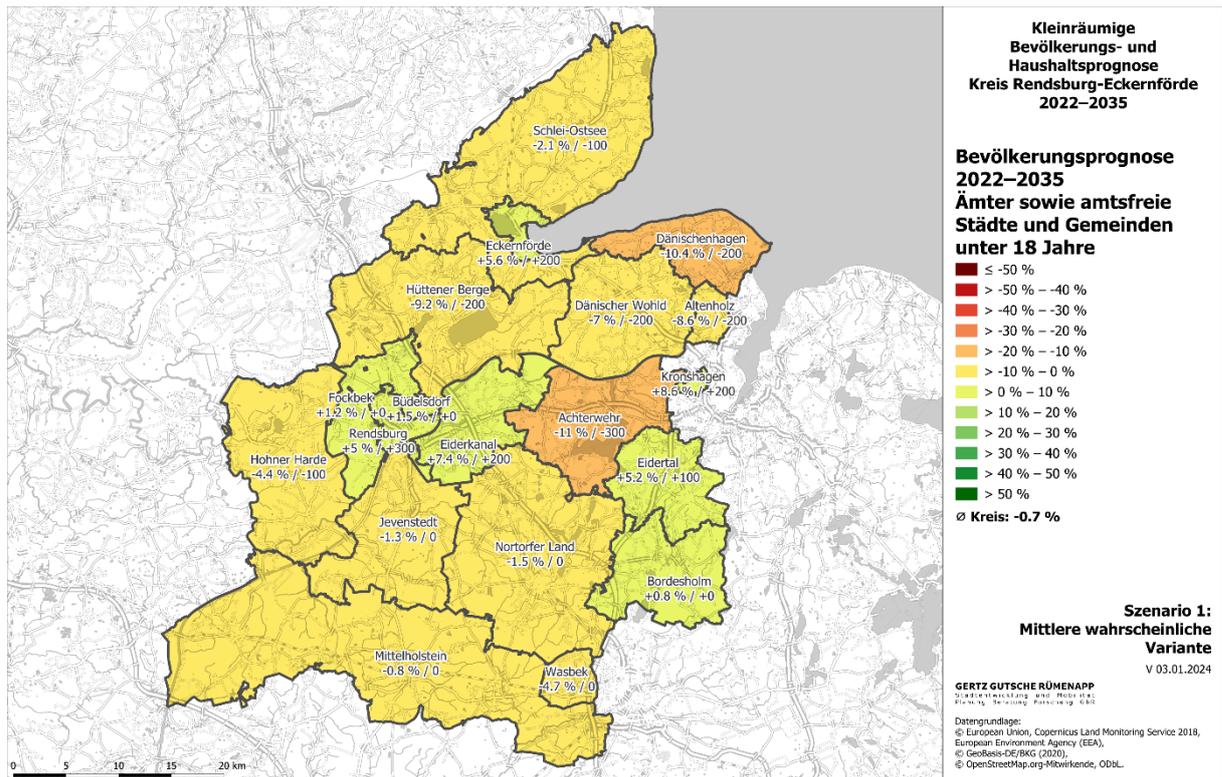


Abbildung 27 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

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

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

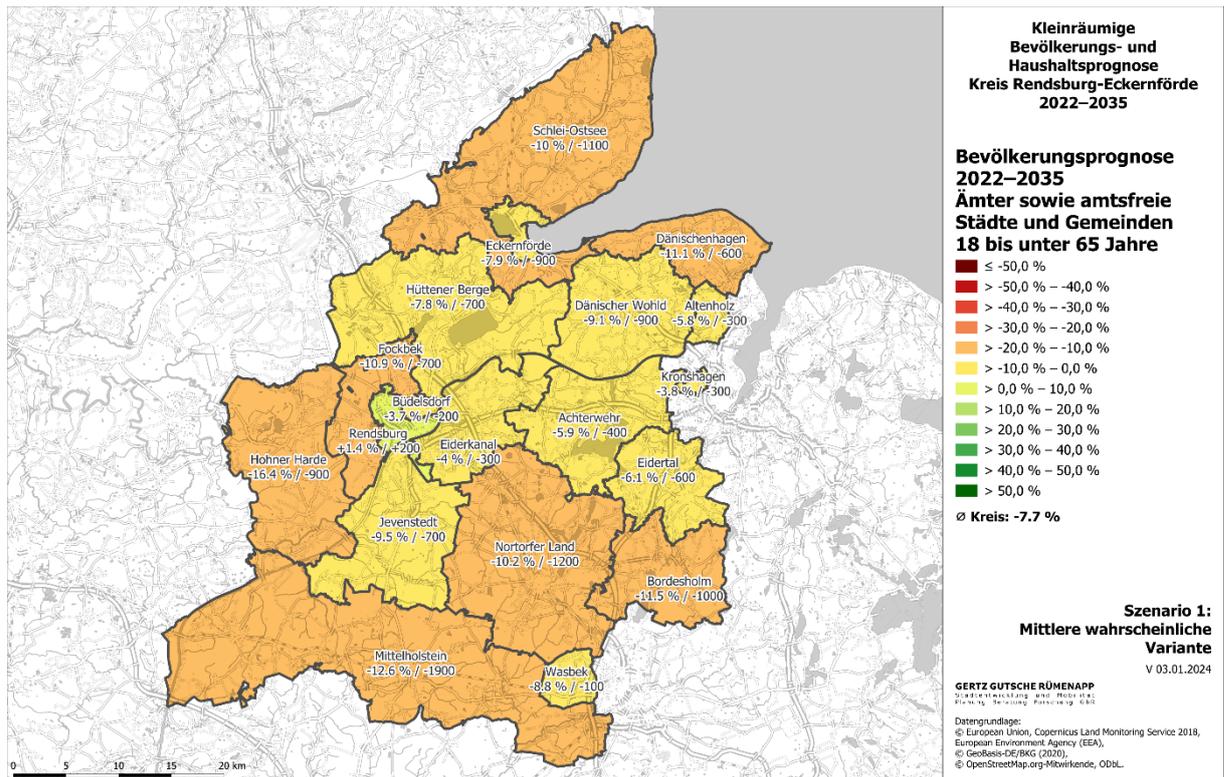


Abbildung 28 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

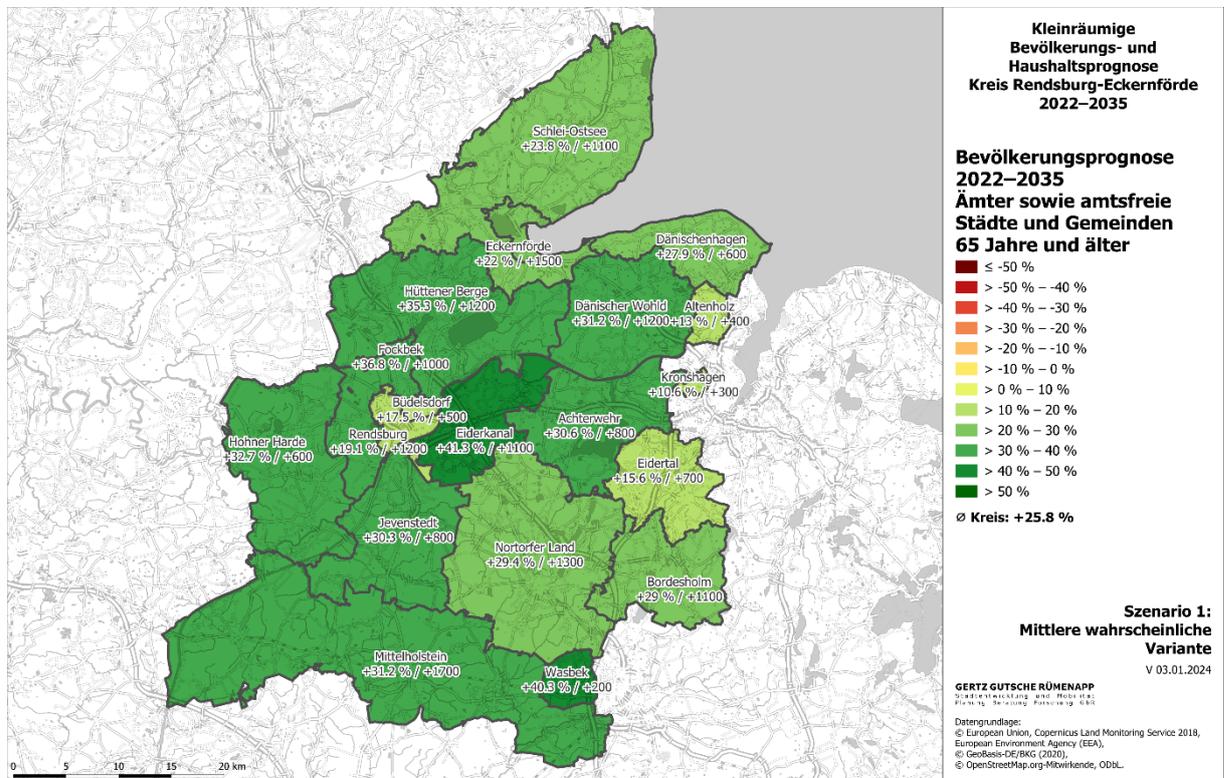


Abbildung 29 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

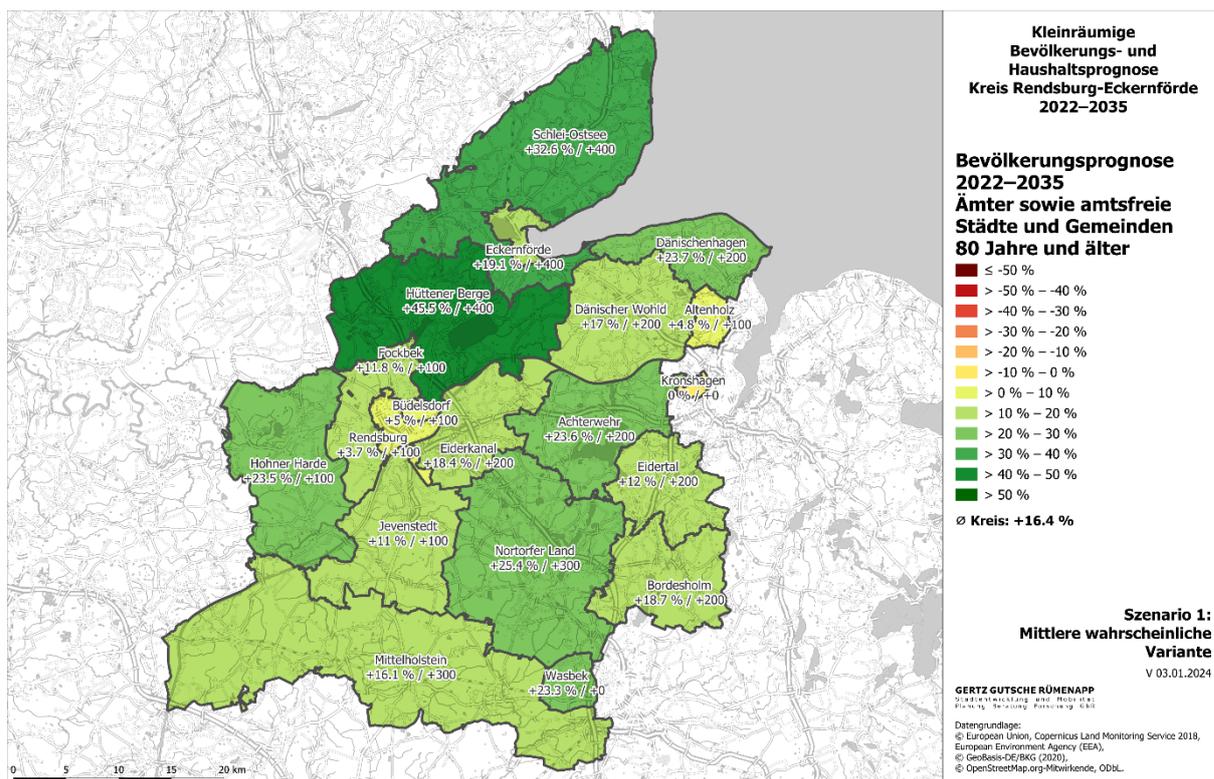


Abbildung 30 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80- Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

5.3.2. Szenario 2: Anhaltend hohe Zuwanderung aus dem Ausland

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

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

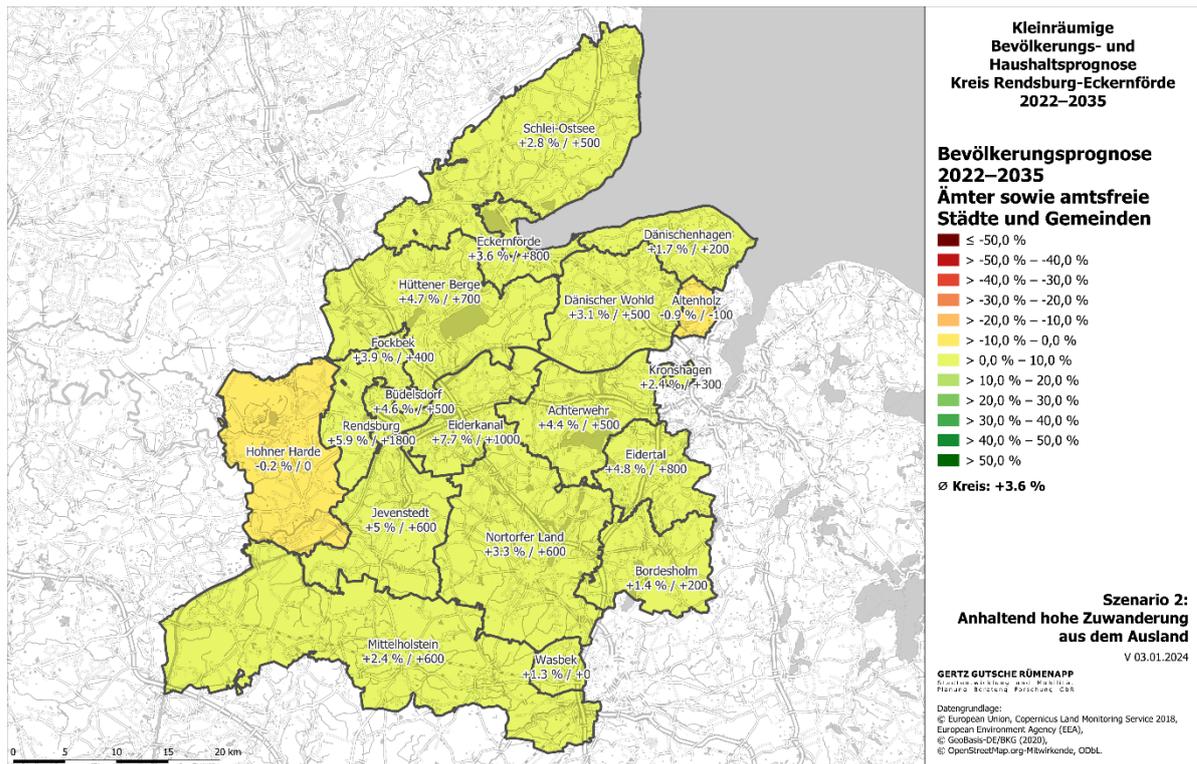


Abbildung 31 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

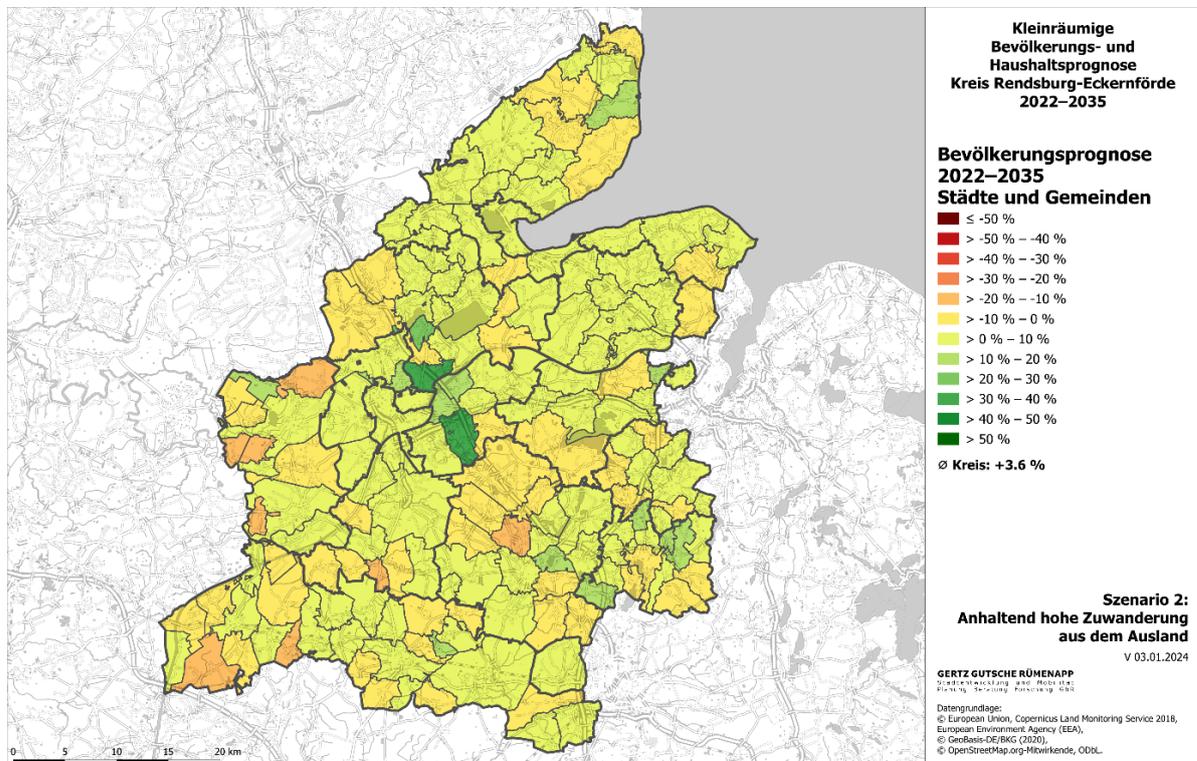


Abbildung 32 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035

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

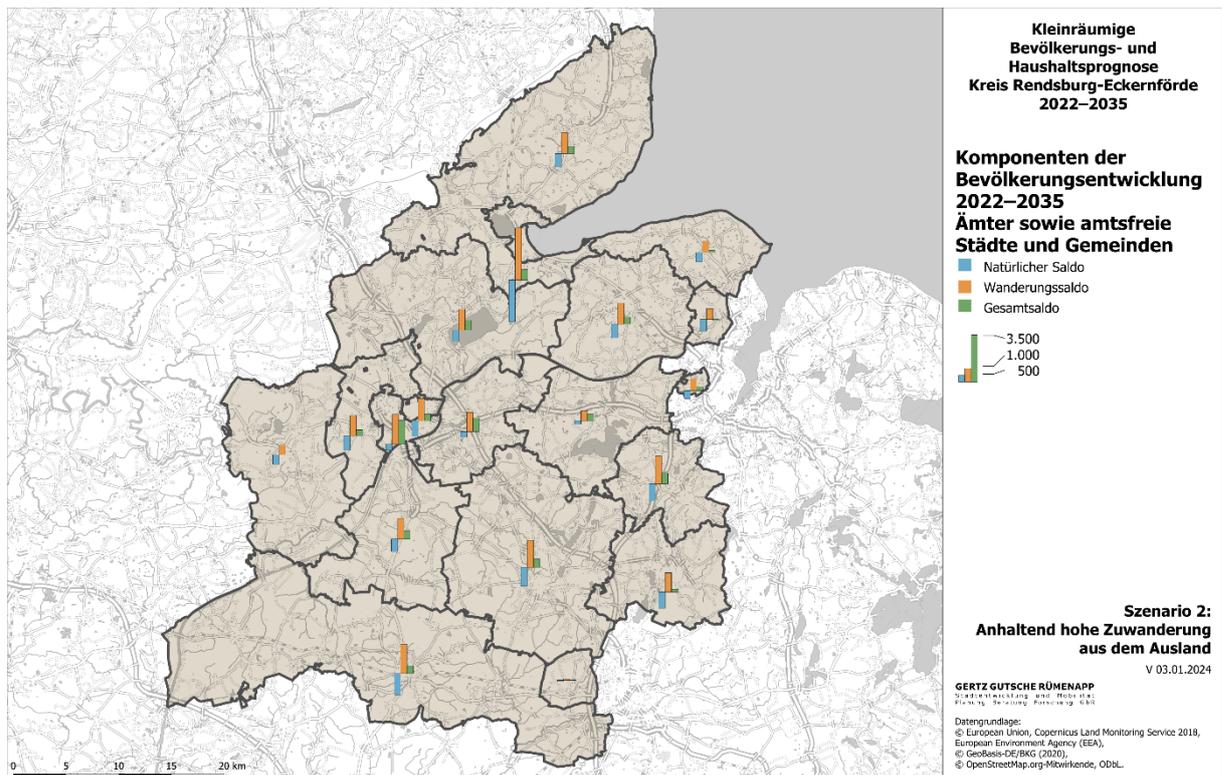


Abbildung 33 Szenario 2: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

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

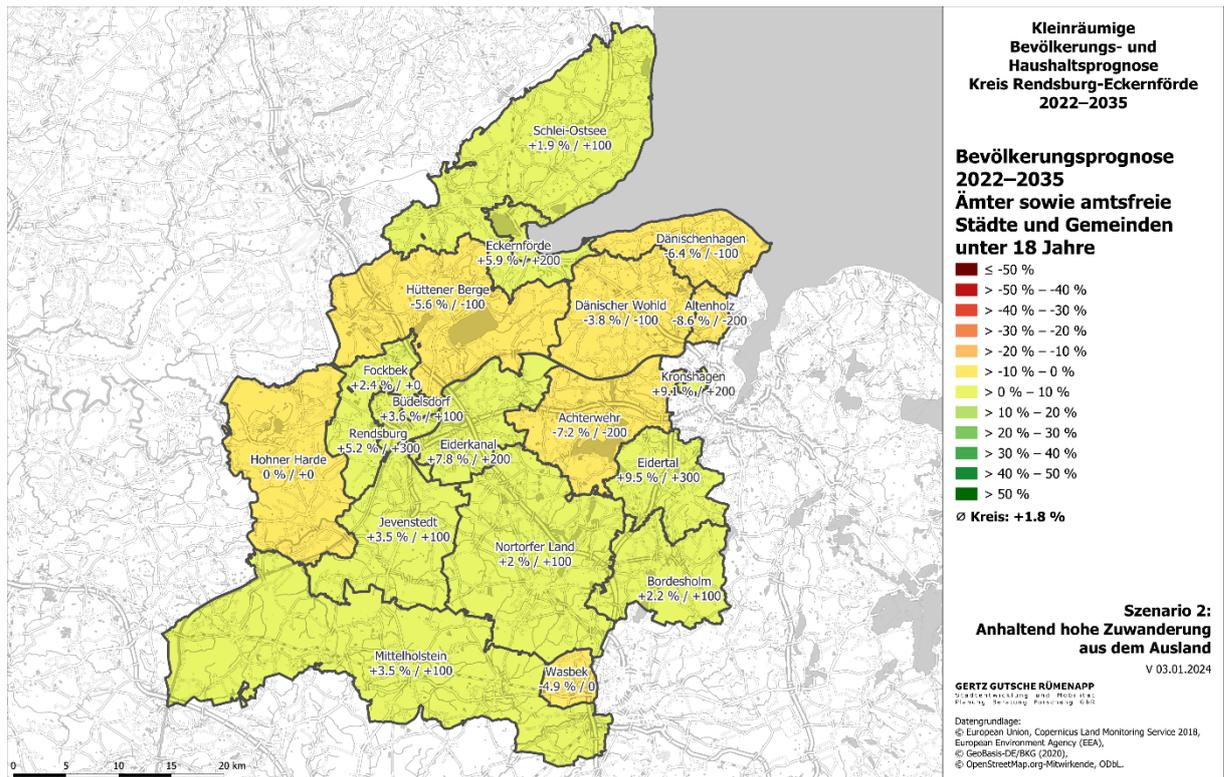


Abbildung 34 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

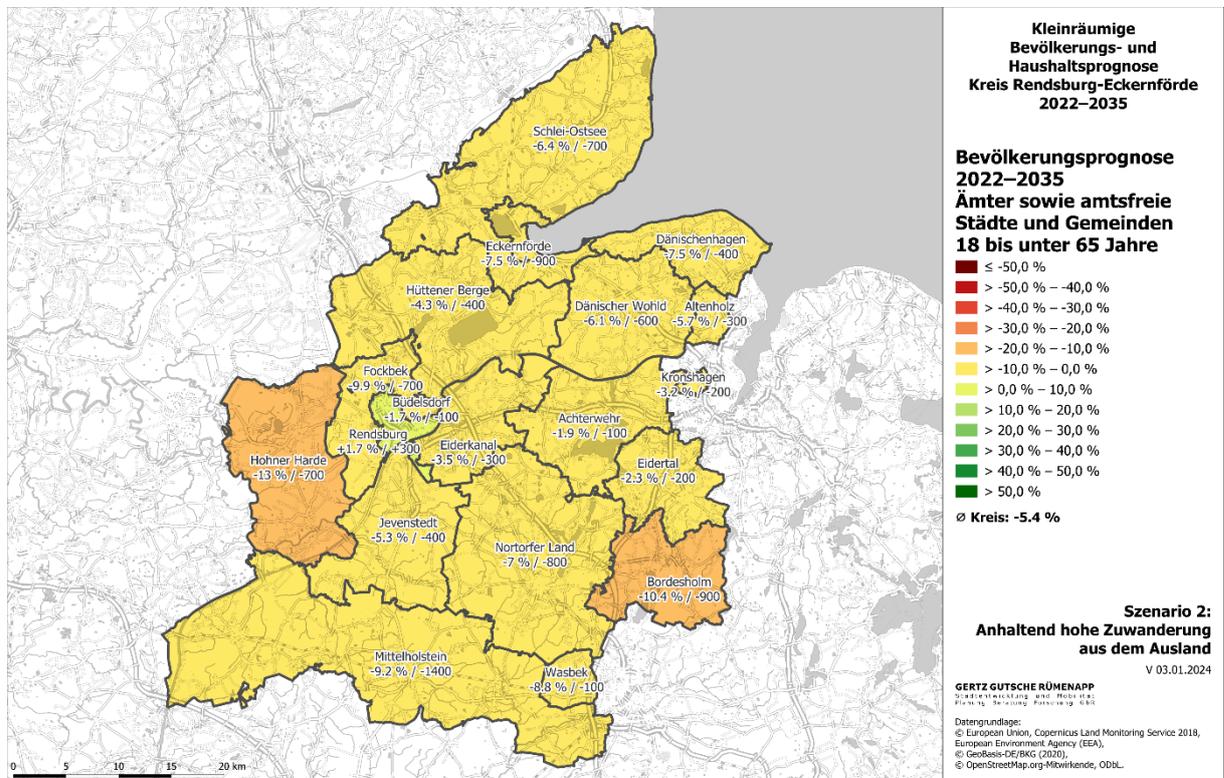


Abbildung 35 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

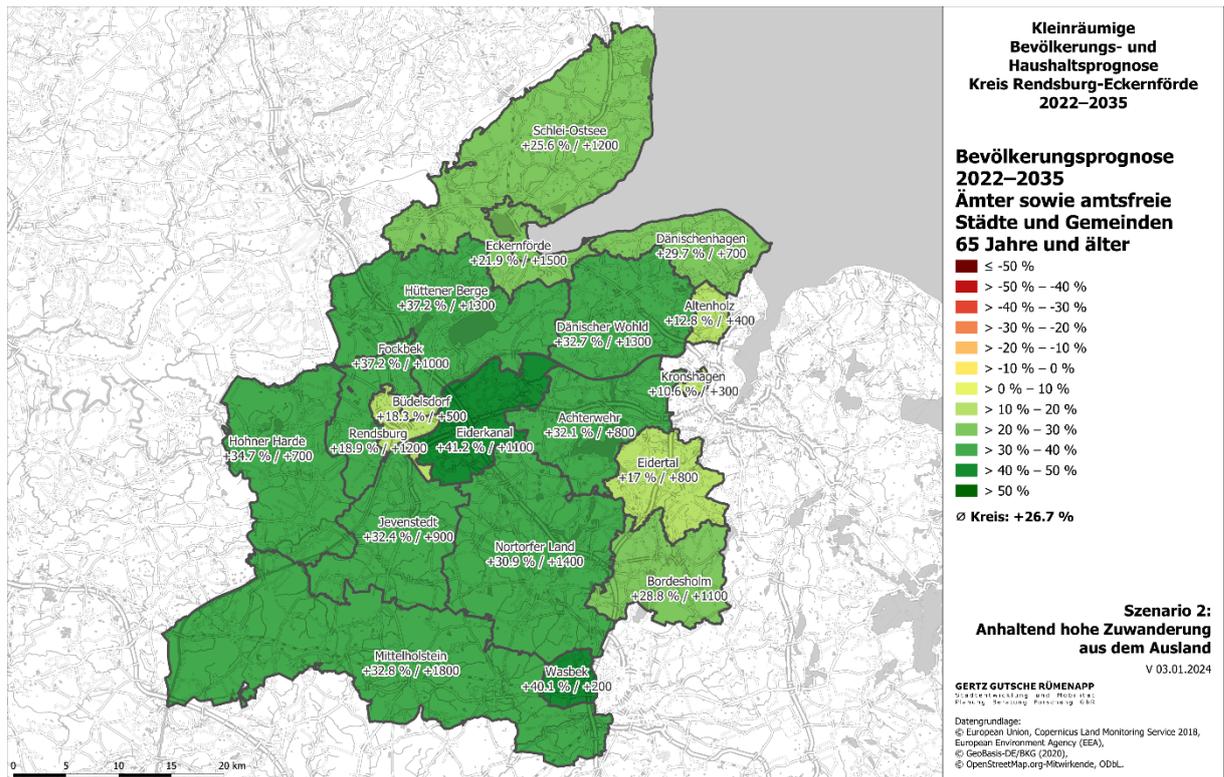


Abbildung 36 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

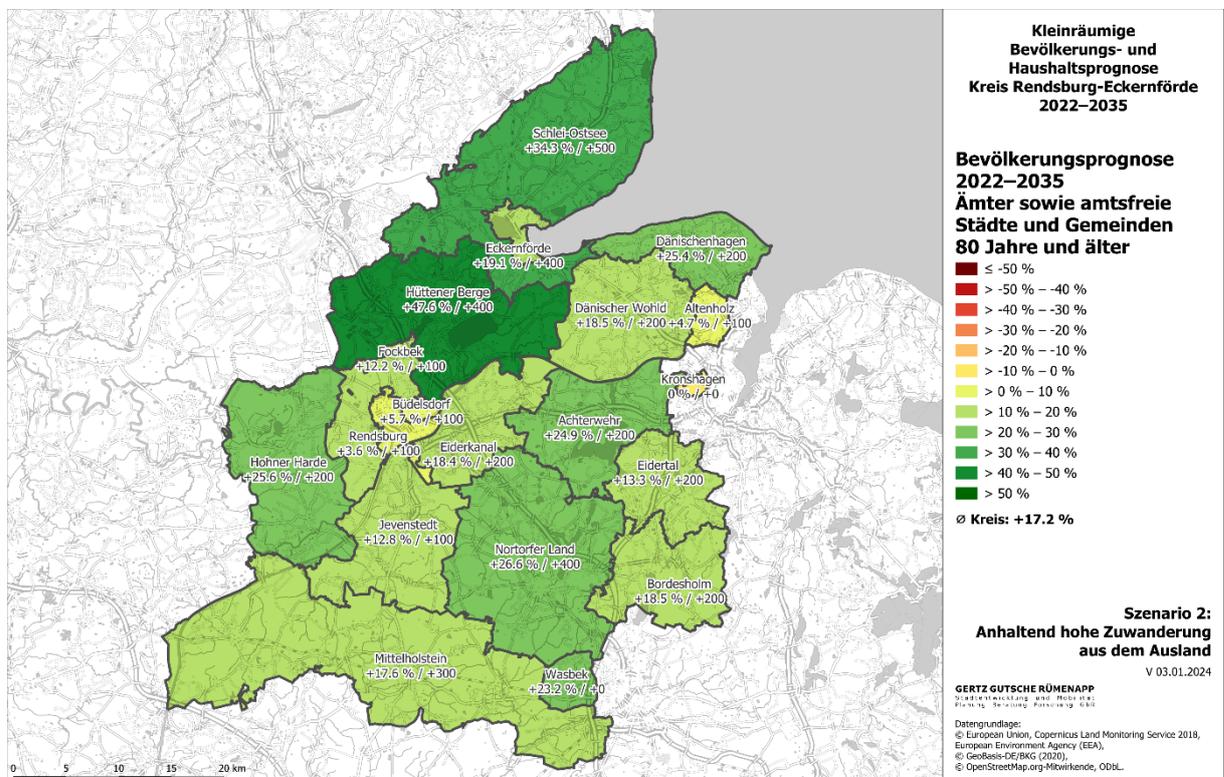


Abbildung 37 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

5.3.3. Szenario 3: Geringere Zuwanderung aus dem Ausland

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

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

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

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

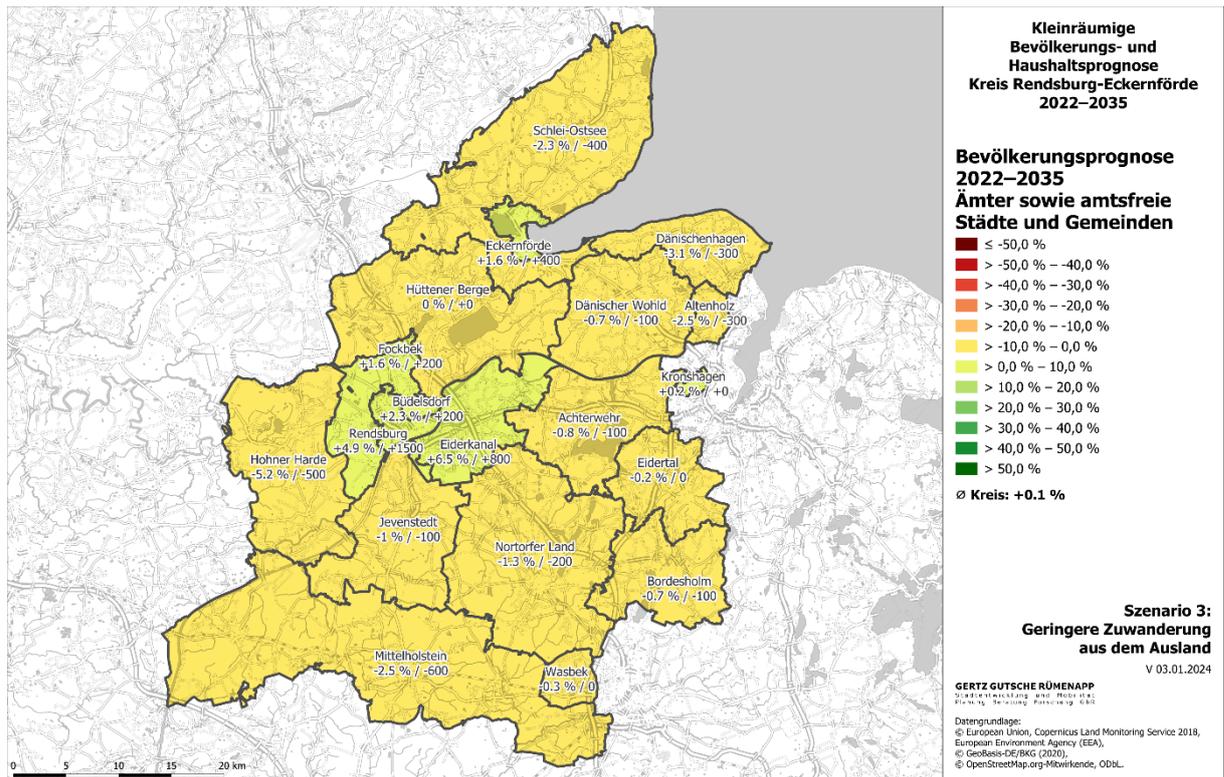


Abbildung 38 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035

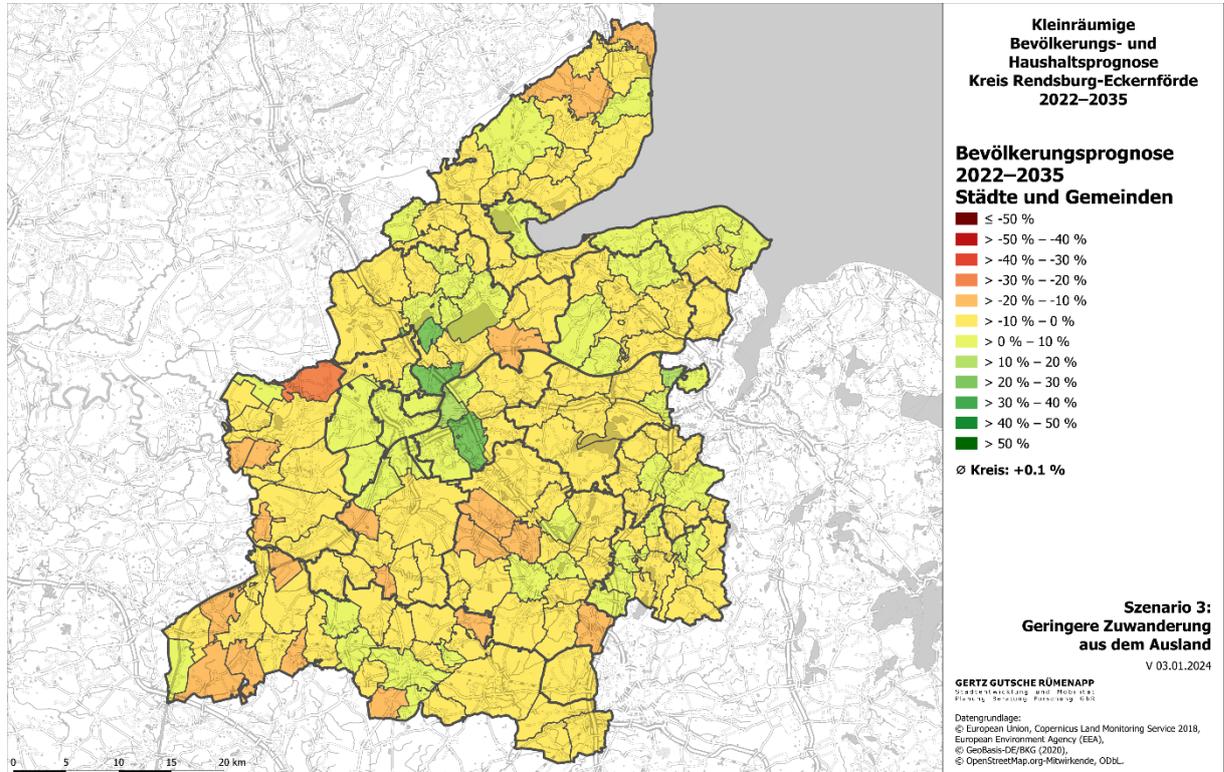


Abbildung 39 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden 2022-2035

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

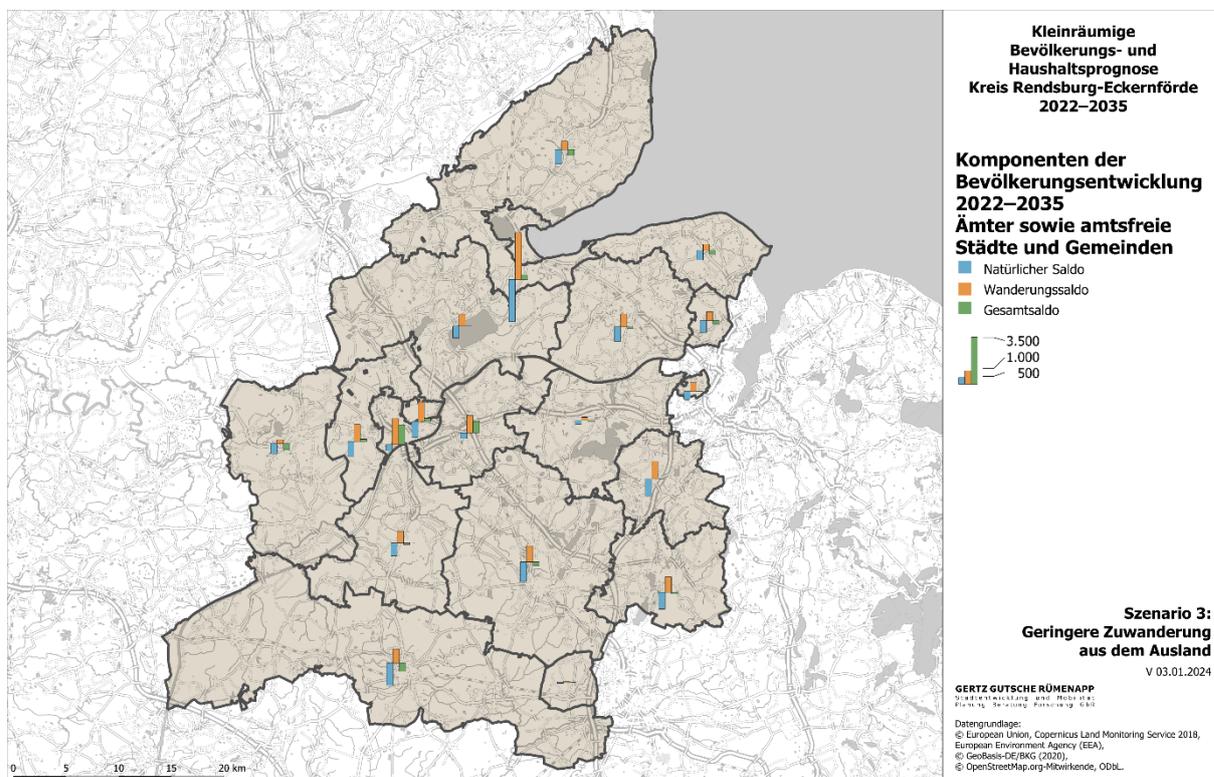


Abbildung 40 Szenario 3: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

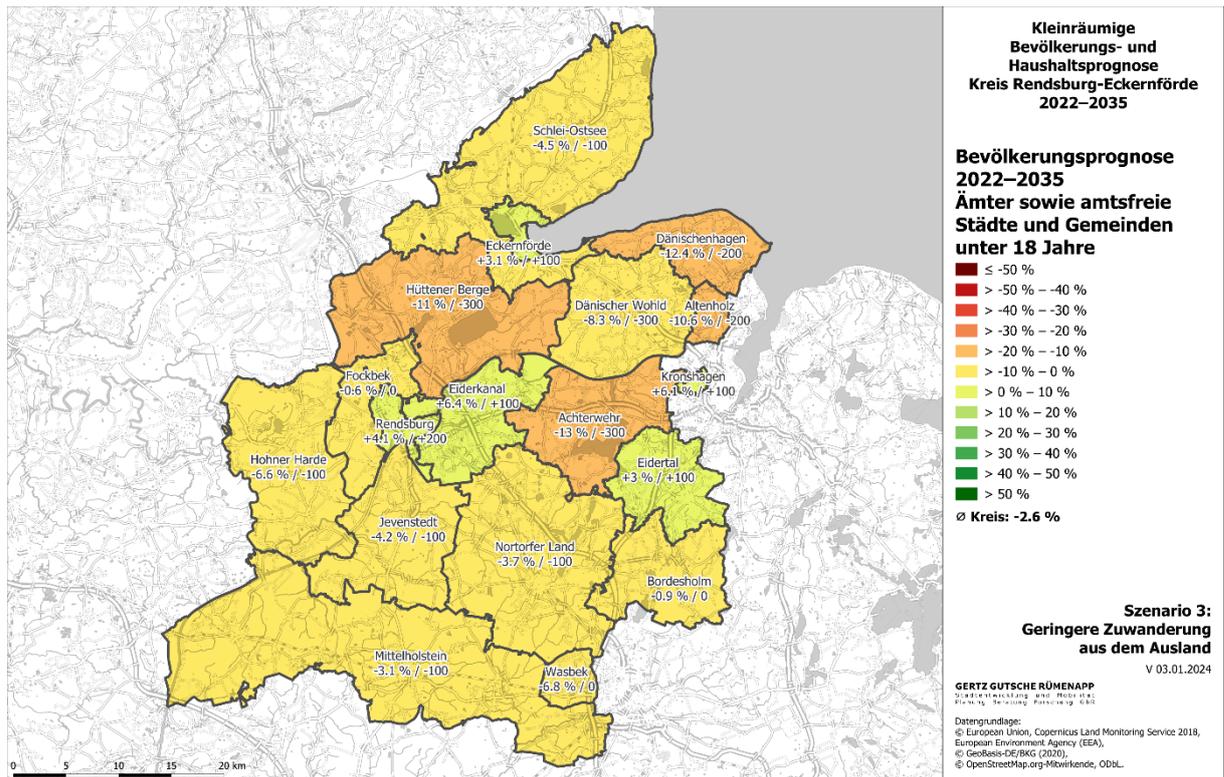


Abbildung 41 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der unter 18-Jährigen in den Ämter, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

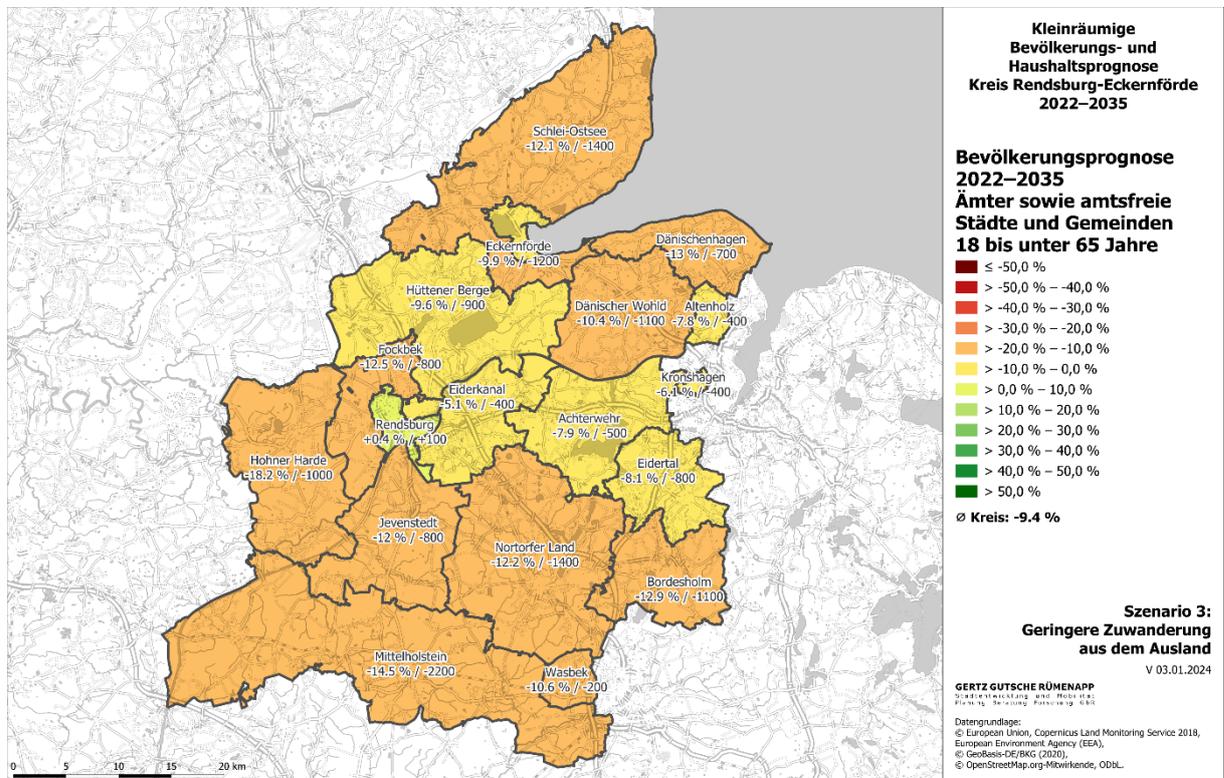


Abbildung 42 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 18- bis unter 65-Jährigen in den Ämter, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

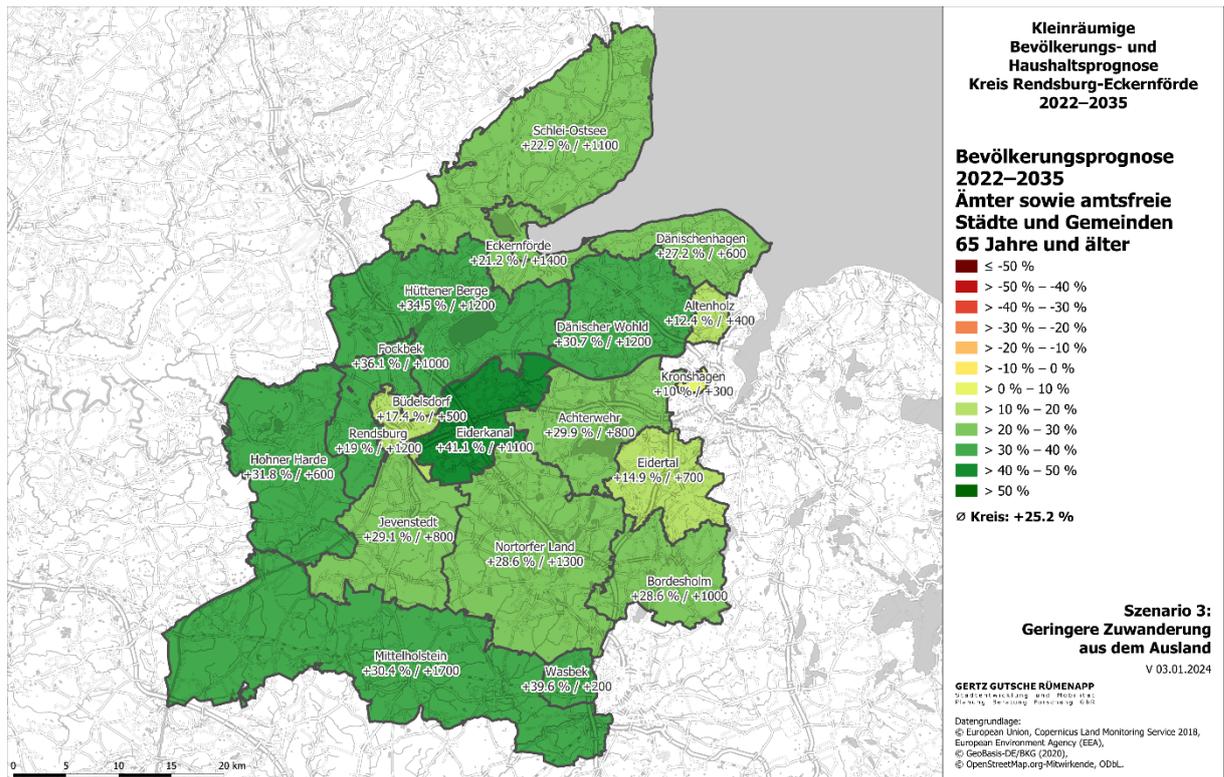


Abbildung 43 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 65-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

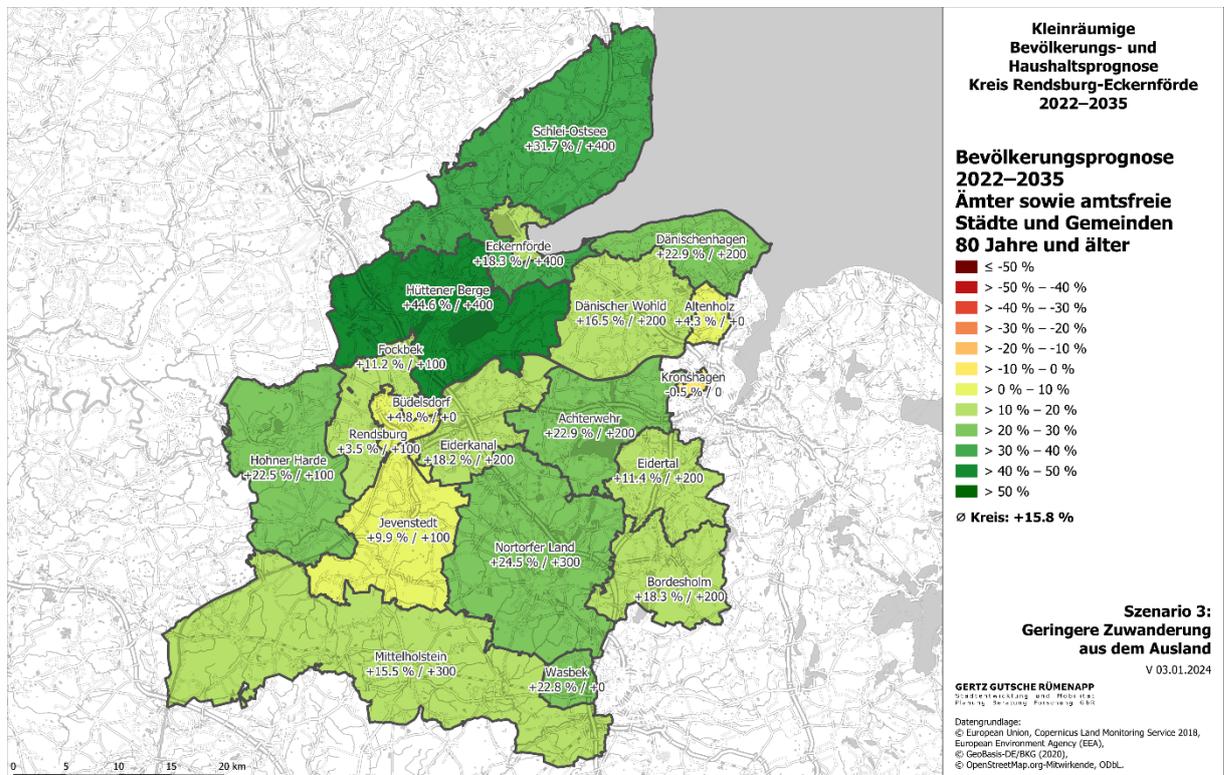


Abbildung 44 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der 80-Jährigen und Älteren in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

6. Ergebnisse Haushaltsprognose

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

6.1. Entwicklung im gesamten Kreis

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



Abbildung 45 Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte 2022-2035

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

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

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



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

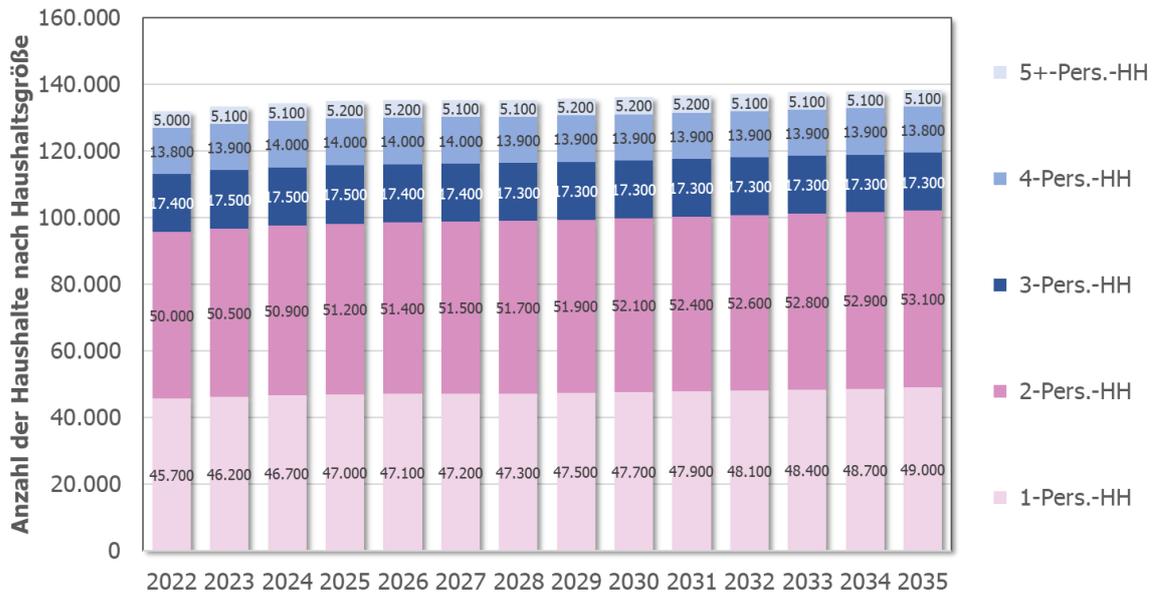


Abbildung 47 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte nach Haushaltsgrößen 2022-2035



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

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

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

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

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

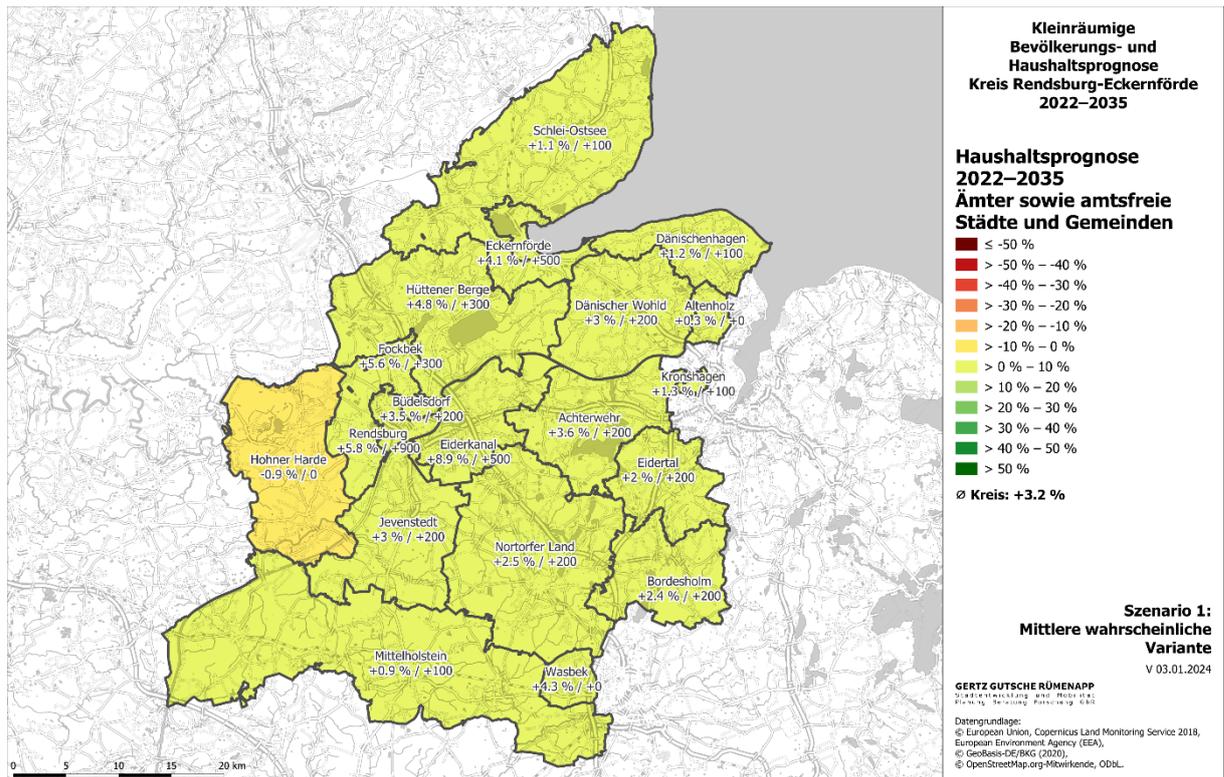


Abbildung 49 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

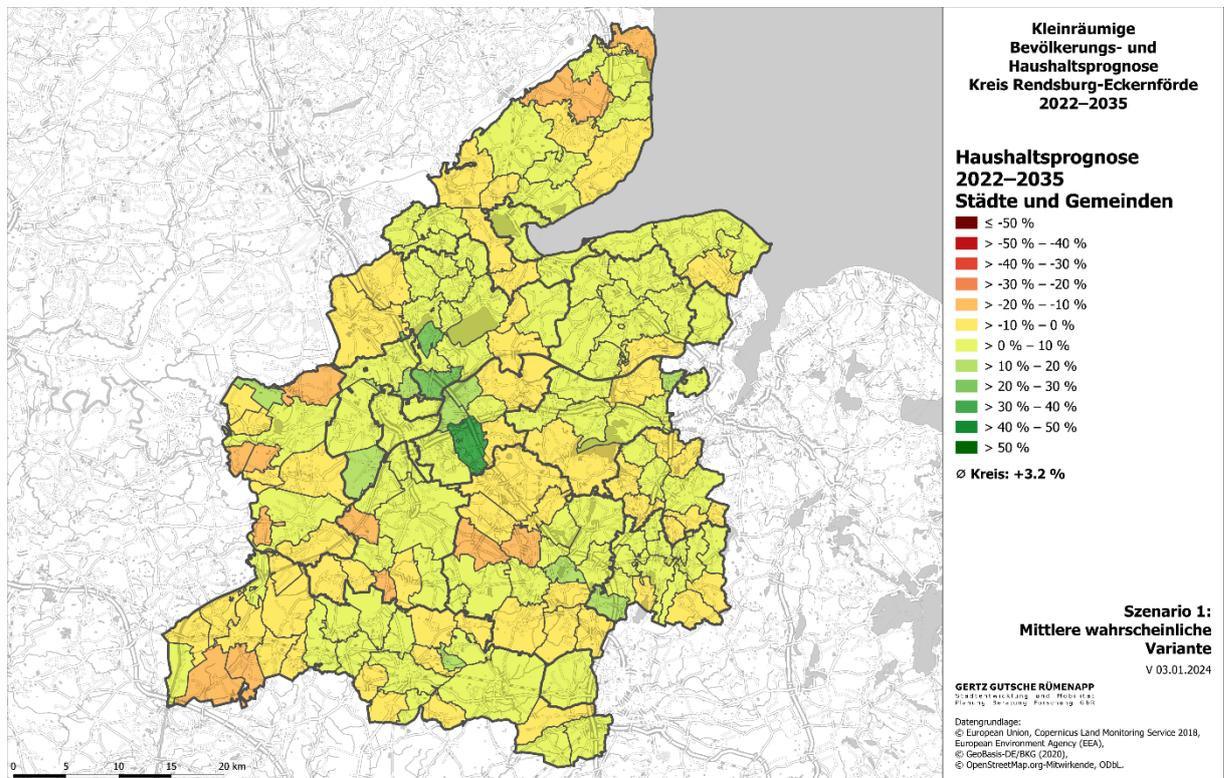


Abbildung 50 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035

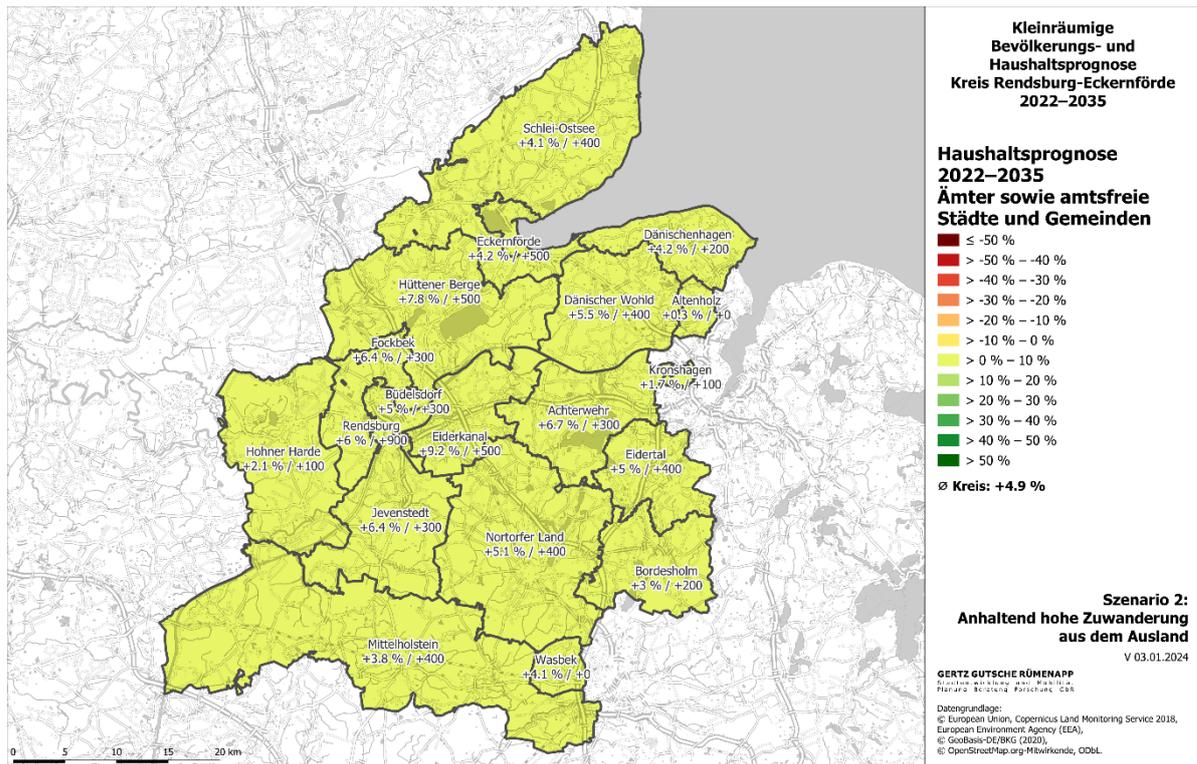


Abbildung 51 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

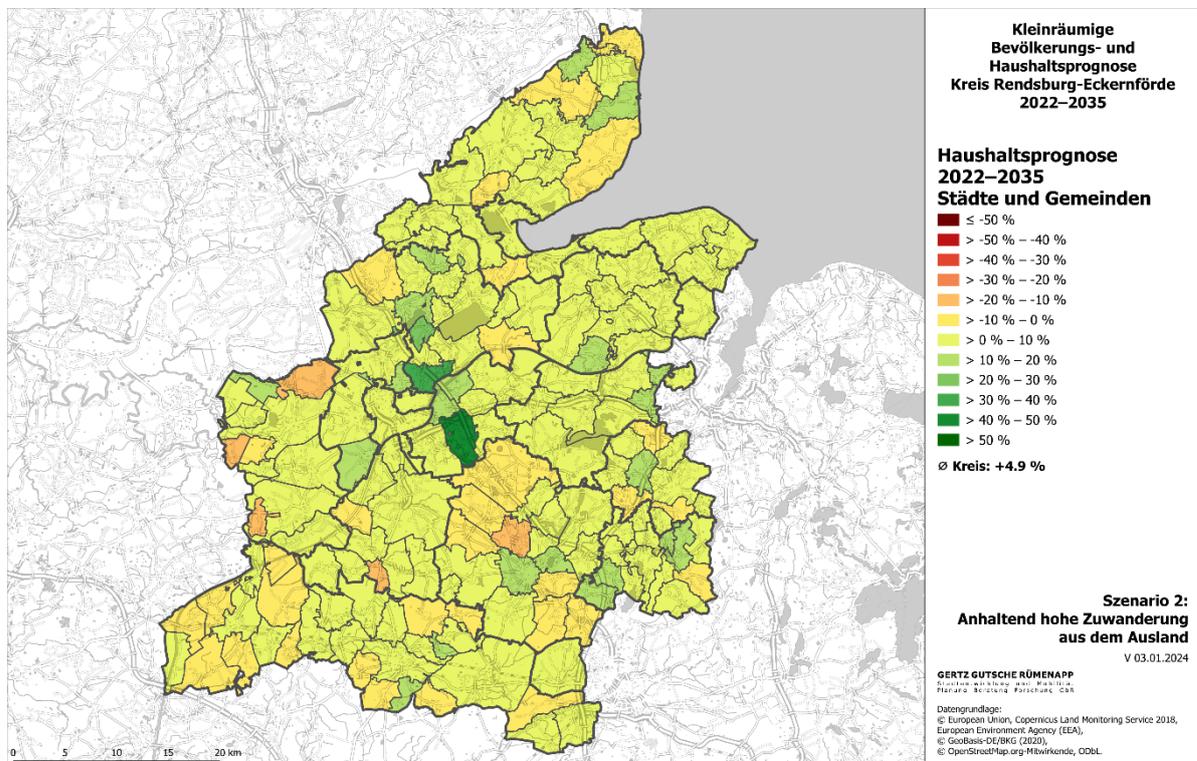


Abbildung 52 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035

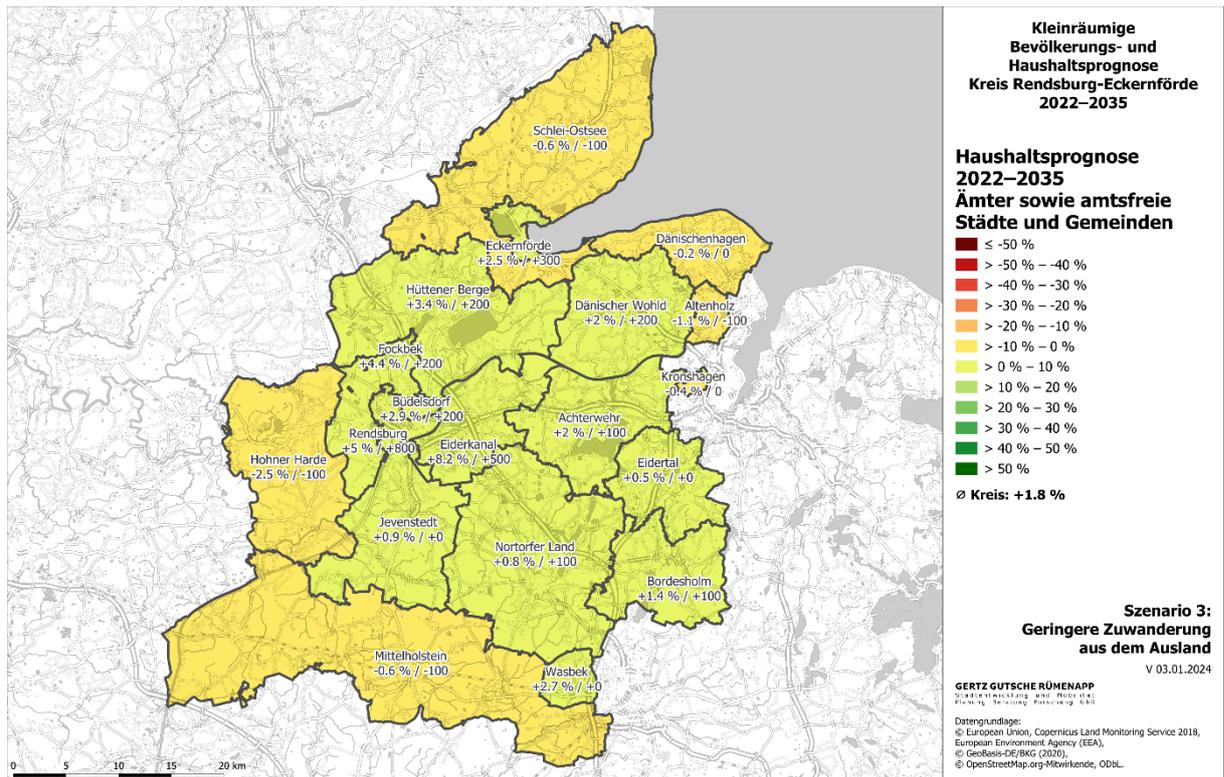


Abbildung 53 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

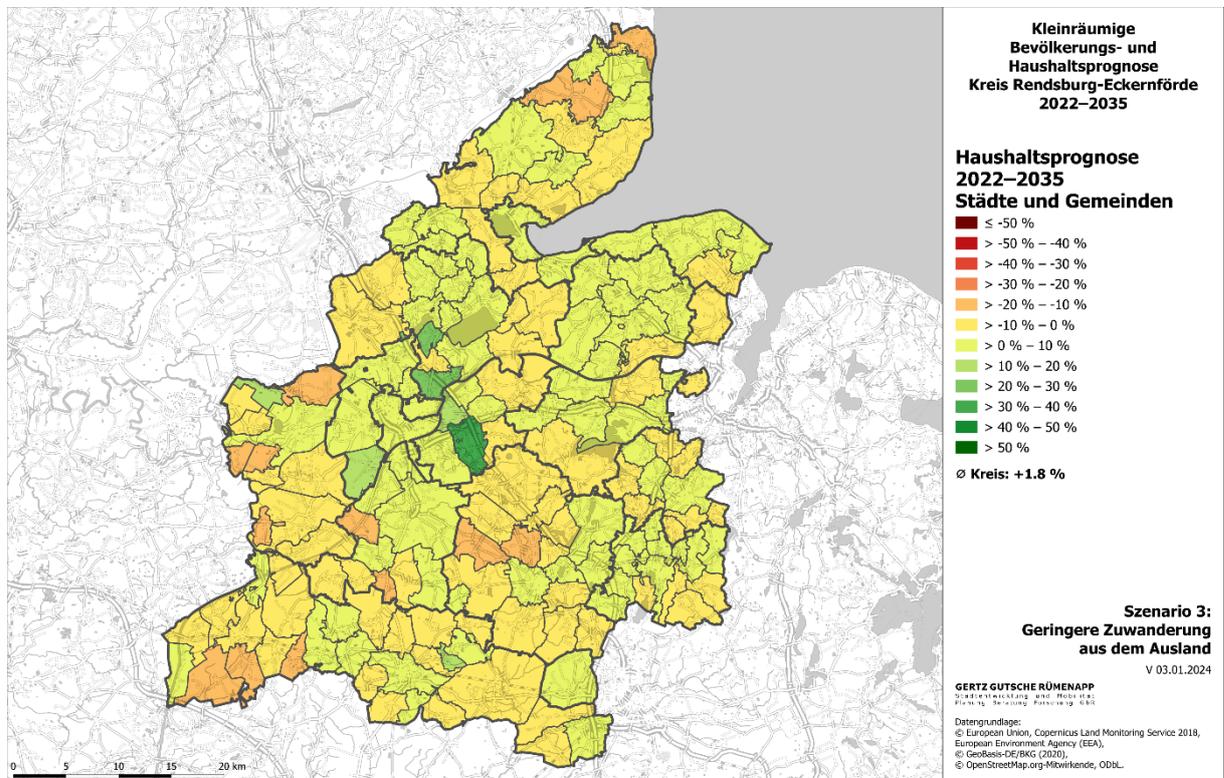


Abbildung 54 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Haushalte in Städten und Gemeinden 2022-2035

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

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

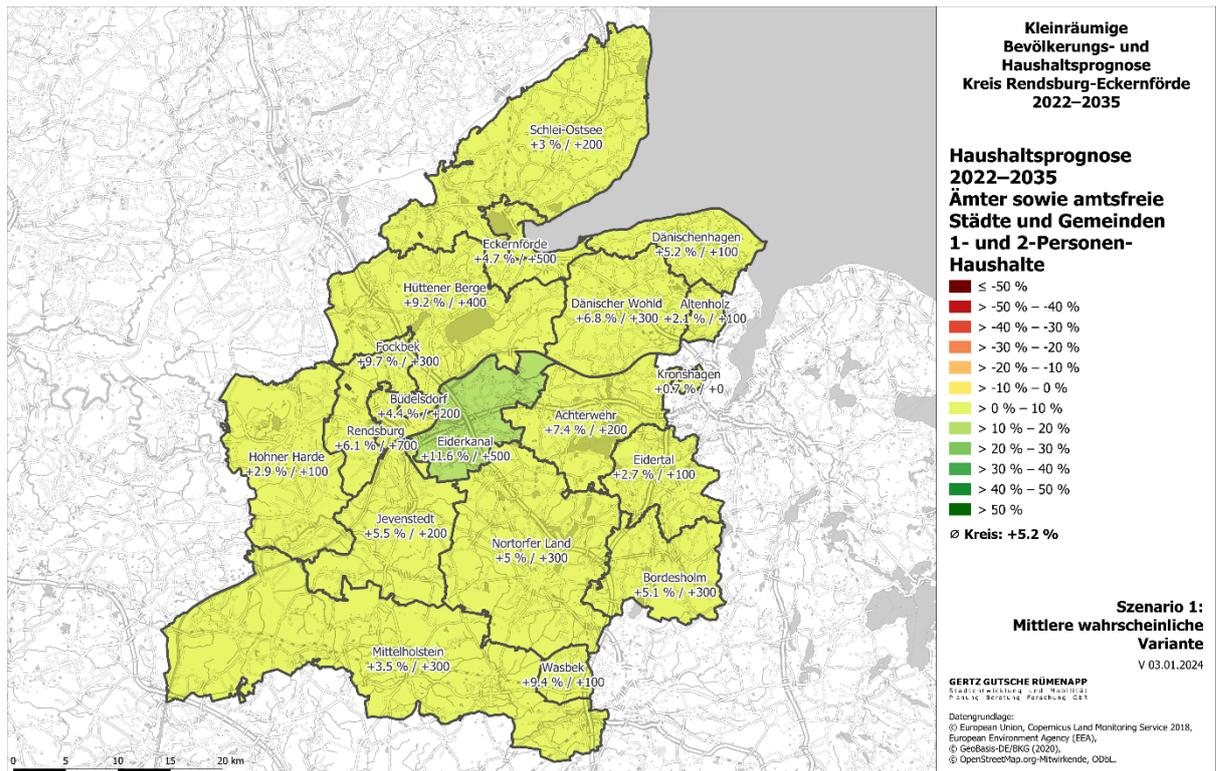


Abbildung 55 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

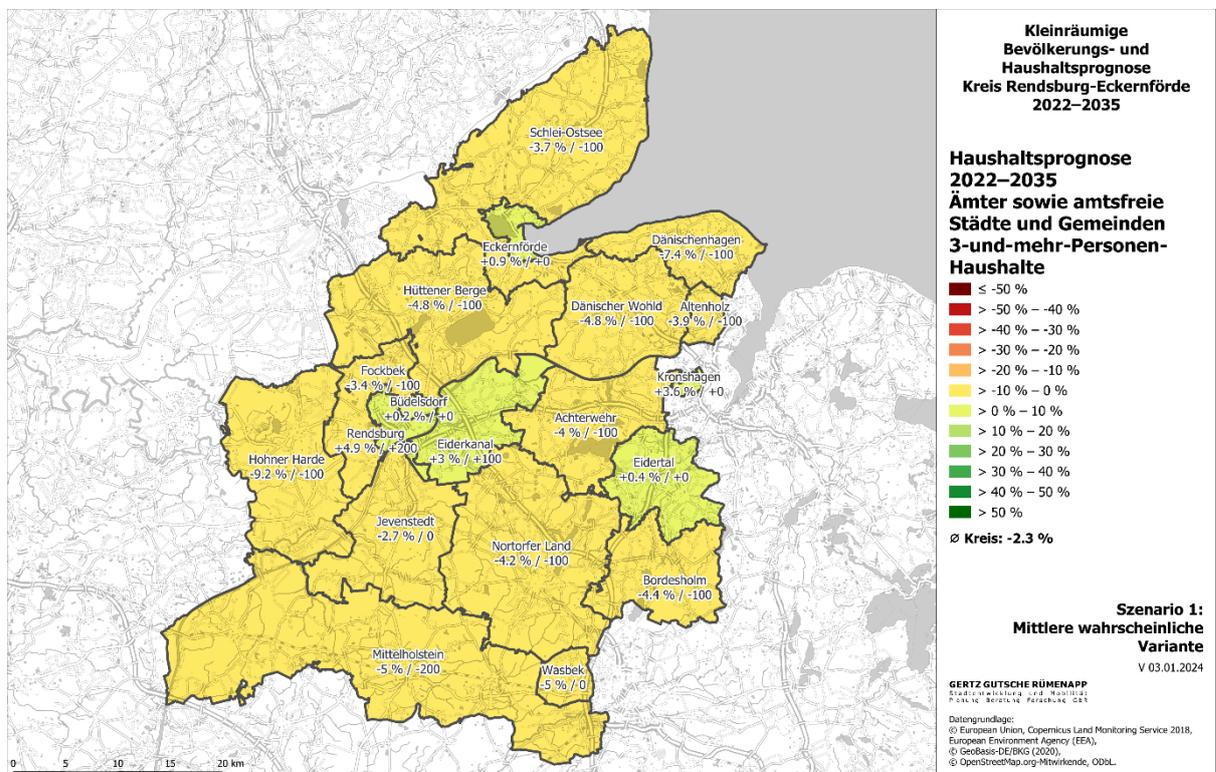


Abbildung 56 Szenario 1: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

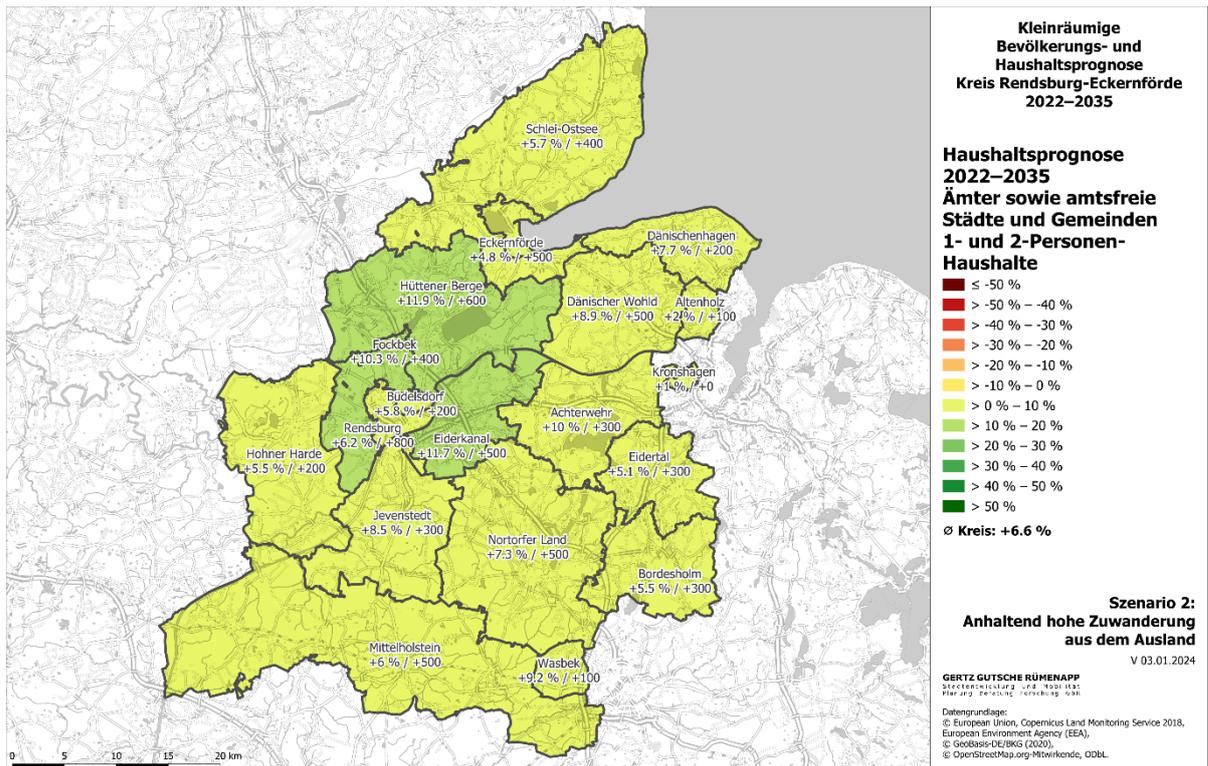


Abbildung 57 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

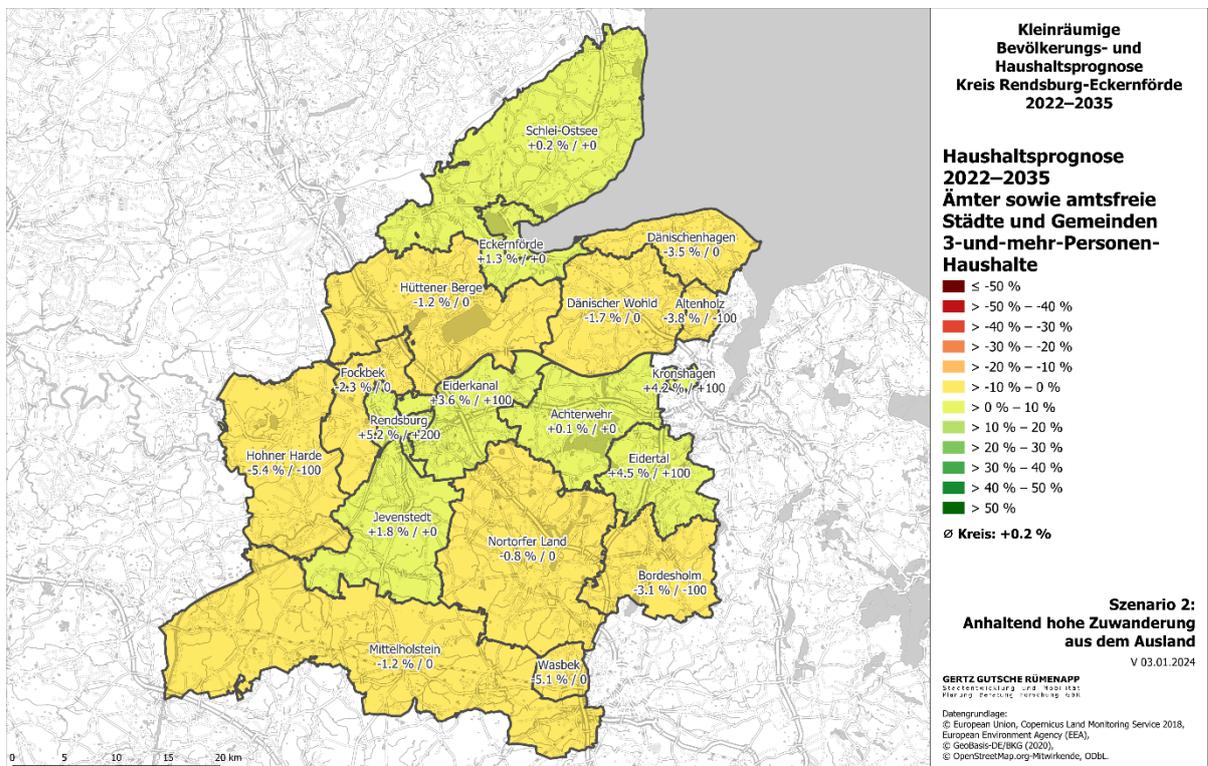


Abbildung 58 Szenario 2: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

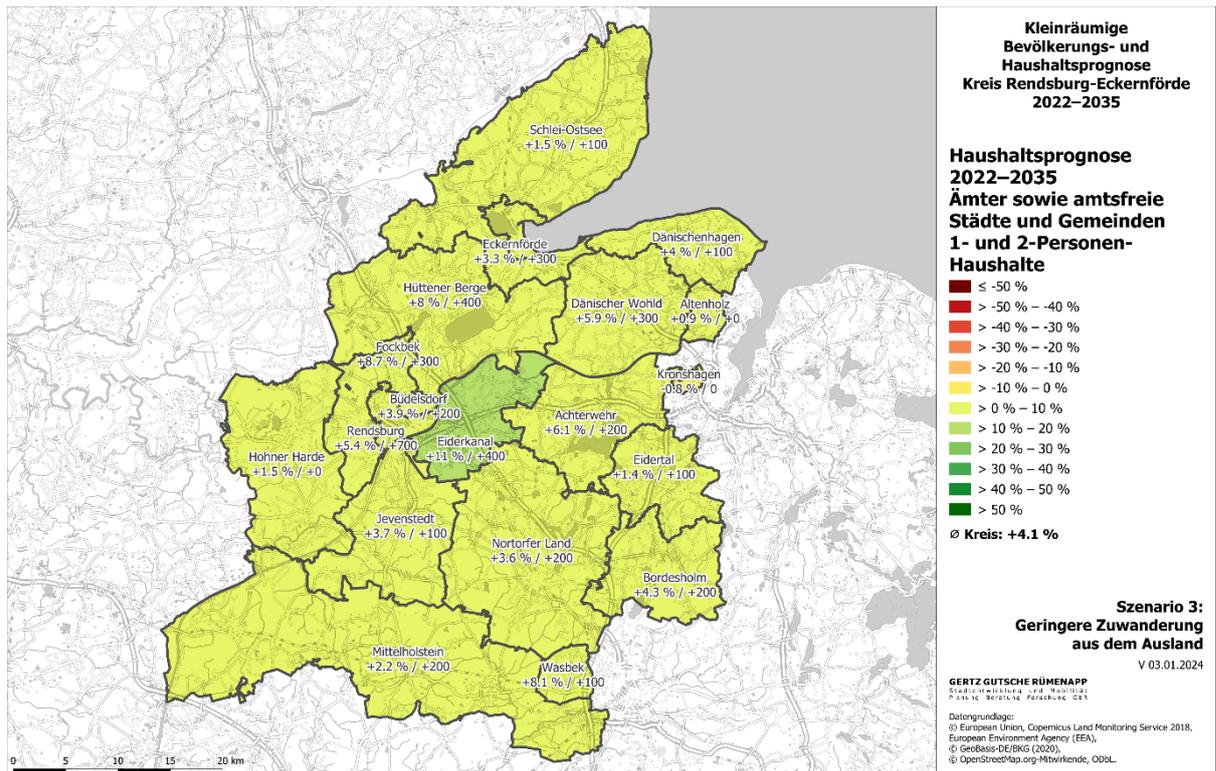


Abbildung 59 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

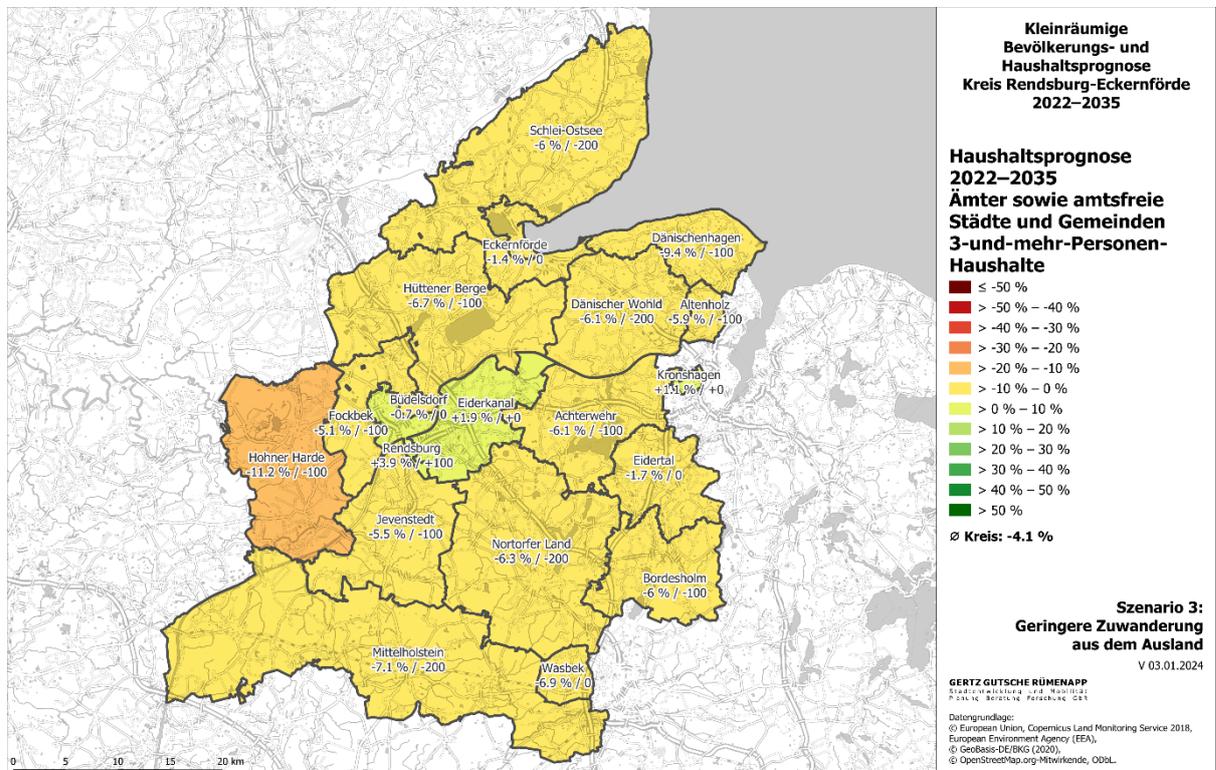


Abbildung 60 Szenario 3: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 3- und mehr-Personen-Haushalte in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035

7. Anhang

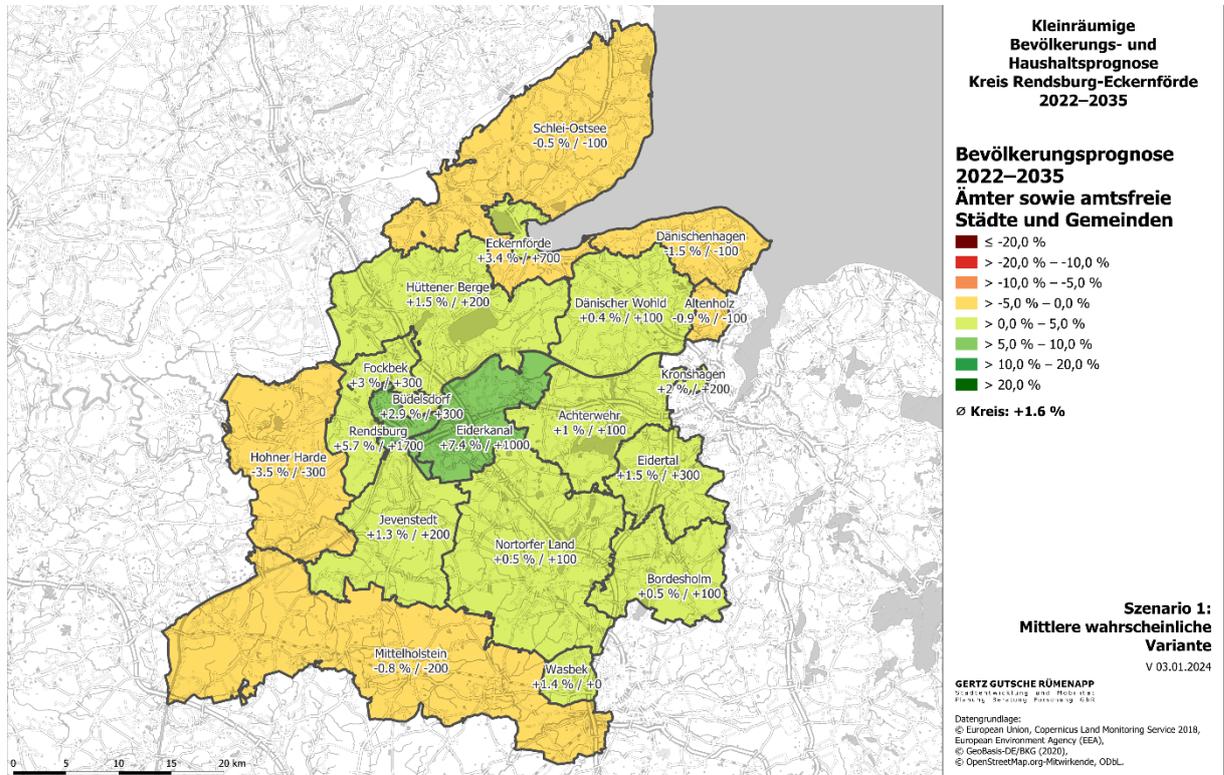


Abbildung 61 Szenario 1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung)

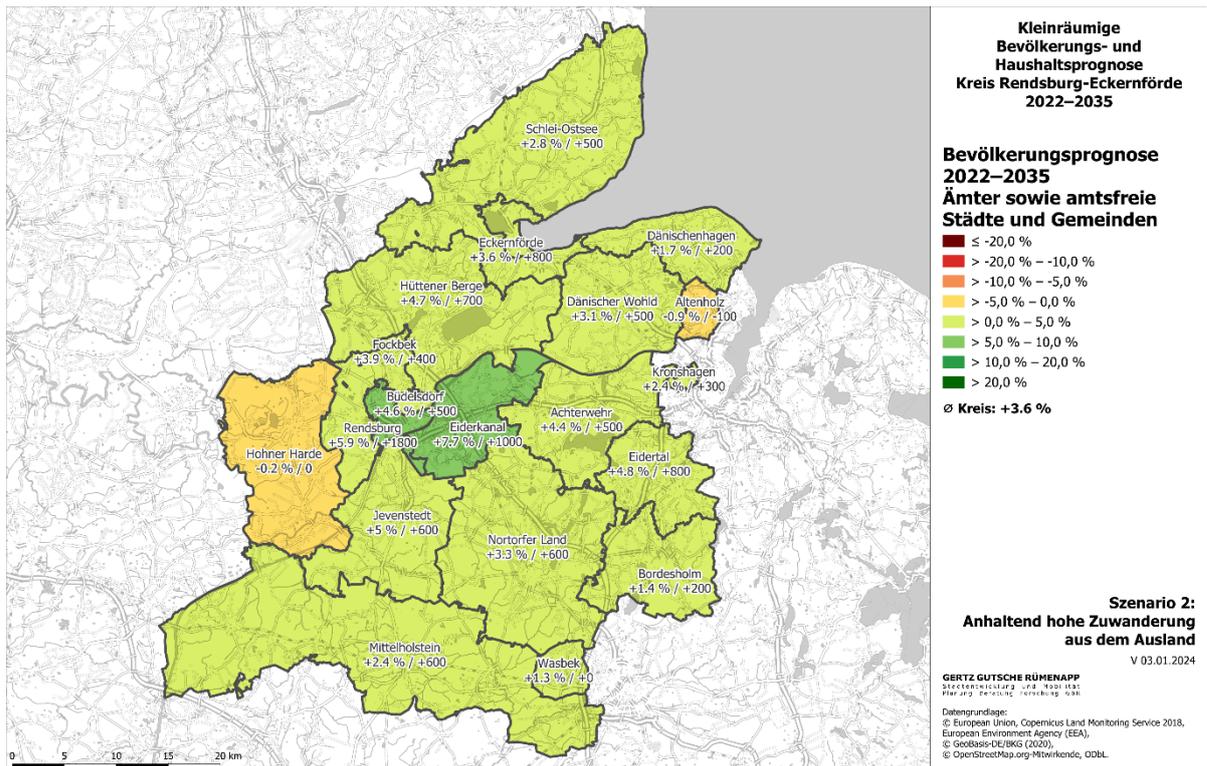


Abbildung 62 Szenario 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern, amtsfreien Städten und Gemeinden 2022-2035 (alternative Skalierung)

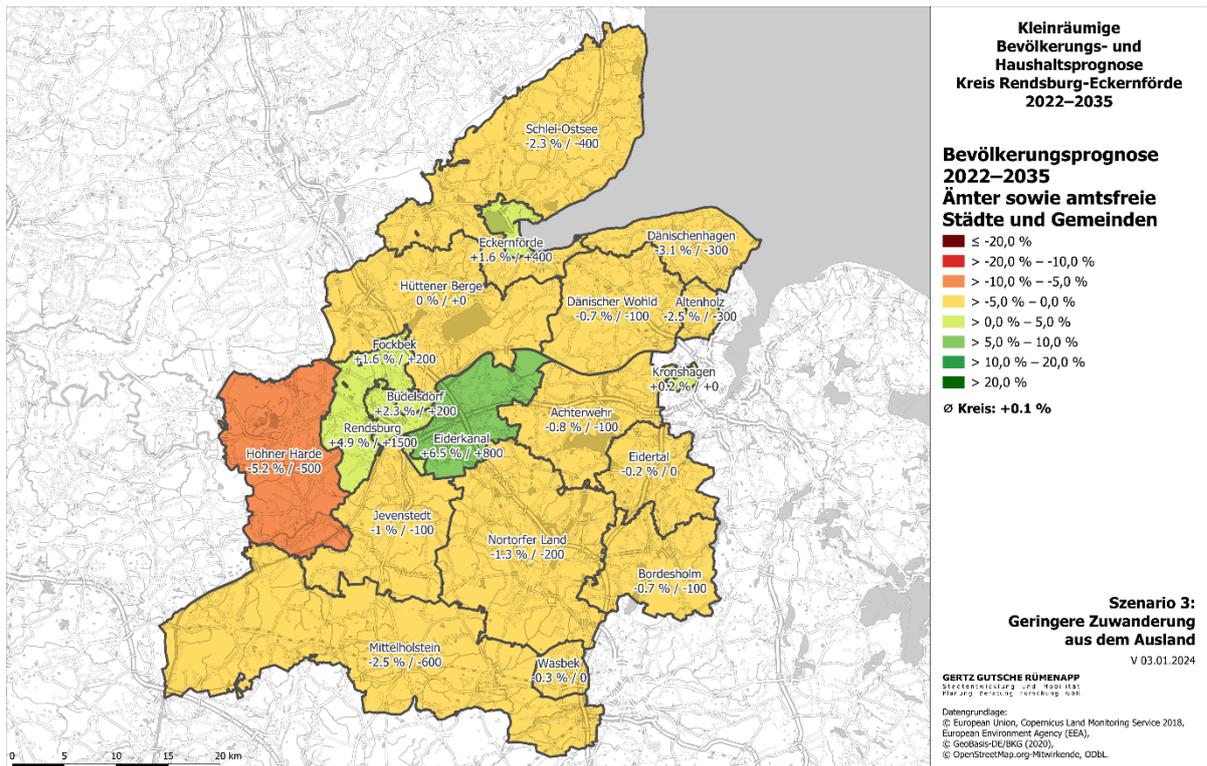


Abbildung 63 Szenario 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern 2022-2035 (alternative Skalierung)

Tabelle 3 Korrekturfaktoren Fortzüge auf Ebene der Teilräume

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



Sachstand zur Einführung eines landesweiten Bildungstickets

VO/2024/013-01	Mitteilungsvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 15.01.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in: Loof, Madlin
	Bearbeiter/in: Madlin Loof

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt.

Sachverhalt

Am 19.09.2023 haben die kommunalen Landesverbände und die Landesregierung eine Vereinbarung über die Einführung eines landesweiten Bildungstickets getroffen. Zum Schuljahreswechsel 2024/2025 soll für alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Schleswig-Holstein ein Abonnement über ein rabattiertes Deutschlandticket für monatlich 29 € möglich sein. Die Differenzkosten zwischen dem Bildungsticket und dem Deutschlandticket sollen von den Kreisen und kreisfreien Städten getragen werden, die dazu eine Kostenbeteiligung des Landes im Wege eines Vorwegabzuges erhalten.

Ein in Aussicht gestellter landesweit einheitlicher Bestell- und Vertriebsweg (OLAV) ist aktuell noch nicht ausgereift und kann zudem nicht rechtzeitig allen Kreisen zur Verfügung gestellt werden.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde plant daher eine eigene Lösung, die aktuell wie folgt aussieht:

- Erstellung eines eigenen Online-Antragsassistenten für das Bildungsticket, der über die Homepage des Kreises und den Zuständigkeitsfinder SH gefunden und genutzt werden kann.

- Konfigurierung einer Exportdatei (gem. Anforderungen des Vertriebspartners), die alle notwendigen Datensätze zur Weiterbearbeitung und Auslieferung durch einen Vertriebsdienstleister beinhaltet.
- Automatisierte Weiterleitung der Exportdatei an einen Vertriebsdienstleister.
- Ticketerstellung, Versand sowie die Bezahlabwicklung durch den Vertriebsdienstleister.

Die eingehenden Anträge werden stichprobenartig geprüft.

Ziel des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist es, möglichst schnell und verbindlich einen Vertriebspartner vertraglich zu binden, da mittelfristig alle Kreise einen Vertriebspartner zur Umsetzung des Bildungstickets benötigen werden. Hierzu wurden bereits alle dem Kreis Rendsburg-Eckernförde bekannten Vertriebsdienstleister kontaktiert. Erste konkrete Details bzgl. des möglichen Vertriebsdienstleisters und zu vertraglichen Ausgestaltungen werden Ende der 3. KW als Ergebnis eines Gesprächs zwischen dem Kreis und dem aktuell aussichtsreichsten Vertriebsdienstleister erwartet.

Bezüglich der Listenschülerinnen und -schüler befindet sich der Kreis im Austausch mit der örtlichen Ebene, um die konkrete Ausgestaltung der zukünftigen Abläufe gemeinsam abzustimmen und dafür erforderliche Schritte frühzeitig zu veranlassen.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind noch nicht abschließend bezifferbar.

Anlage/n:

Keine



FD Verkehr: Kreisverordnung über die Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Kreis Rendsburg-Eckernförde

VO/2022/019-01 öffentlich <i>FB 2 Umwelt und Ordnung</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 04.12.2023 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Jörn Klatt

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt

Sachverhalt

Am 07.12.23 beantragte der Obmann des Kreises Rendsburg-Eckernförde für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen die Erhöhung der Beförderungsentgelte und reichte am 11.01.24 einen neuen Antrag mit Veränderungen zu den geplanten Anfahrtszonen ein.

Der derzeitige Tarif wurde am 26.10.2022 im Regionalentwicklungsausschuss vorgestellt. Dabei wurde folgende inhaltliche Aussage getroffen:
„Im Vergleich belegt der Kreis derzeit im Ranking mit Ausnahme des „Großraumtaxi tagsüber“ immer den letzten Platz. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass andere Kreise derzeit noch Tarifverhandlungen führen und damit noch mit weiteren Steigerungen zu rechnen ist. Des Weiteren berücksichtigt der neue Tarif im Kreis bereits alle Preiserhöhungen bis einschließlich die geplante Mindestloohnerhöhung am 01.01.2024, weshalb hier keine weiteren Anpassungen in den nächsten Jahren geplant sind.“

Aufgrund des jetzigen Antrages wurde ein neuer landesweiter Vergleich der Taxitarife aufgestellt. Hierbei wurde als Referenzwert eine 10km Fahrtstrecke herangezogen. Dabei zeigte sich, dass unser aktueller Tarif im landesweiten

Vergleich mit dem Taxi tagsüber im oberen Mittelfeld und nachts mit einer Ausnahme der teuerste Tarif ist. Das Großraumtaxi ist tagsüber mit zwei Ausnahmen im günstigsten Tarif und nachts im oberen Mittelfeld einzustufen (s. Anlage 1).

Würde der Tarif wie beantragt erhöht werden, wäre das Taxi tagsüber mit einer Ausnahme und nachts der teuerste Tarif im Land. Beim Großraumtaxi wäre die Situation ähnlich (s. Anlage 2).

Nach Rückfrage gibt es lediglich in der Stadt Neumünster aktuelle Gespräche zur Tarifierhöhung, alle anderen planen dies nicht oder haben die Anpassung bereits vorgenommen.

Die beantragten Erhöhungen sind insbesondere im Bereich des Großraumtaxis teilweise drastisch.

Dabei hat der Kreis die Aufgabe, ein den wirtschaftlichen Interessen der Taxiunternehmen und dem öffentlichen Interesse dienenden Tarif zu gewährleisten.

In der Gesamtschau ist der aktuelle Tarif ein ausgewogener Mix im landesweiten Vergleich. Anders wäre dies bei einem Tarif mit den beantragten Erhöhungen zu bewerten, denn der Tarif wäre einer der teuersten Taxitarife im Land. Aus Sicht der Verwaltung erschließt sich nicht, warum im Kreis Plön, Dithmarschen oder Schleswig-Flensburg mit einem günstigeren Tarif gewirtschaftet werden kann und in Rendsburg-Eckernförde teils drastischen Erhöhungen notwendig sind.

Die Tarifierhöhung wird u. a. damit begründet, dass der Mindestlohn von 12,00 €/h auf 12,41€/h (rd. +3,30%) gestiegen ist und mit weiteren Preissteigerungen für Benzin- und Diesel in 2024 gerechnet wird.

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass zum einen der aktuelle Tarif zum Zeitpunkt des in Kraft treten bereits einer der teuersten Tarife im Land war und dies mit noch anstehenden Tarifierhöhungen der anderen Kreise und zum anderen die damals schon bekannte Anpassung des Mindestlohnes 2024 begründet wurde.

Insofern ist inzwischen lediglich eingetreten, was beim Abschluss des aktuellen Tarifes einkalkuliert wurde.

Darüber hinaus machen Personalkosten bei einem Taxiunternehmen durchschnittlich 60% aus (gem. Tarifgutachten von Linné und Krause aus 2019 zum damaligen Taxitarif, s. Anlage). Demnach dürfte die Erhöhung lediglich 1,98% auf den Fahrpreis ausmachen (60% von 3,30% Mindestlohnerhöhung). Dies wäre eine deutlich geringere Steigerung als beantragt.

Außerdem sind steigende Lohnausgaben nach unternehmerischem Grundsatz zuerst durch die Reduktion der anderen 40% des Kostenblocks zu kompensieren.

Unbestritten sind für die Unternehmen auch Kostensteigerungen zu verzeichnen, gewissen Kostenposten sind seit der letzten Tarifierhöhung (Ende 2022) aber auch gesunken (s. Anlage Entwicklung Dieselpreis und Entwicklung Inflation).

Auch wird die begehrte Tarifierhöhung mit dem Ausbau des On-Demand-Verkehrs (remo) in Rendsburg und (Smile 24) in Eckernförde begründet. Sicherlich hat der On-Demand-Verkehr einen Einfluss auf das Taxigewerbe, auf der anderen Seite hat seit dem Start von remo kein Unternehmen seinen Betrieb (aufgrund von remo) eingestellt. Im Gegenteil ist seit dem Start von remo noch ein weiteres Unternehmen in Rendsburg dazugekommen. Dies zeigt, dass trotz des On-Demand-Verkehrs, eine

wirtschaftliche Betätigung auf dem Taximarkt in der Region Rendsburg möglich ist.

Auch wird die begehrte Tarifierhöhung mit Mehraufwand durch Querung des Nord-Ostsee-Kanals über die Baustelle Rader Hochbrücke oder den Rendsburger Kanaltunnel begründet. Diese Begründung erschließt sich aus Sicht der Verwaltung nicht. Zum einen hat der aktuelle Tarif im landesweiten Vergleich, mit zwei Ausnahmen, die höchsten Gebühren für die Wartezeit (42€/h), damit wird der zeitliche Mehraufwand durch die Kanalquerung in besonderer Weise Rechnung getragen.

Zur Verwaltungspraxis gehört es, dass im Rahmen von Tarifänderungen u. a. der Landesverband Taxi- und Mietwagen, die IHK und die Eichdirektion angehört werden. Die entsprechenden Stellungnahmen sind der Vorlage beigefügt. Dabei sehen alle Stellen die Erhöhung im Bereich des Großraumtaxis als drastisch an, sind aber für eine grundsätzliche Tarifierhöhung offen. Die Eichdirektion sieht die technische Umsetzung der ursprünglich beantragten Anfahrtzonen als nicht machbar, weshalb diese durch den neuen Antrag vom 11.01.24 herausgenommen wurden.

Um der Interessenlage nach einem auskömmlichen Tarif für die Taxiunternehmen auf der einen Seite und einem wirtschaftlich interessanten Angebot für die Kunden auf der anderen Seite gerecht zu werden, kommt die Verwaltung insgesamt zu dem Ergebnis, dass für eine weitere Tarifierhöhung aktuell kein Raum gesehen wird. Dieser Entscheidung liegen folgende Gedanken zu Grunde:

1. Der derzeitige Tarif ist im landesweiten Vergleich ein guter Mix und insgesamt als im Mittelfeld einzustufen.
2. Es ist nicht schlüssig warum in anderen ländlich geprägten Kreisen zu einem insgesamt günstigeren Tarif wirtschaftlich gearbeitet werden kann und bei uns eine weitere Erhöhung notwendig ist.
3. Die gestiegenen Kosten auf der einen Seite durch gesunkene Kosten auf der anderen Seite zu kompensieren sind.
4. Bei Abschluss des aktuellen Tarifes bereits weitere Kostensteigerungen eingepreist waren.

Eine weitere Tarifierhöhung würde die öffentlichen Interessen zu stark benachteiligen und der Antrag ist damit abzulehnen.

Die Verwaltung bittet um ein Meinungsbild des Ausschusses zur getroffenen Entscheidung.

Zur Information:

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 26.10.2022 wurde darüber hinaus berichtet, dass die Unternehmen „Bogalski, Callsen und Ottenberg“ sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammenschließen wollten, um den Kunden im Kreis die Taxibuchung zu vereinfachen und ab dem 01.01.2023 einen Taxiruf unter einer gemeinsamen Telefonnummer -voraussichtlich einer 0800 Nummer- anzubieten. Die Kundschaft hätte damit die Möglichkeit eins von insgesamt rd. 60 Taxen dieser Unternehmen zu buchen, ohne jedes Unternehmen einzeln anfragen zu müssen. Außerdem sollte es mit der App „cab4me“ möglich sein, ein Fahrzeug aus dieser Flotte zu buchen und bei dem überwiegenden Teil der Fahrzeuge (je nach technischer Ausstattung) die Anfahrt bis zur Ankunft der Taxe nachzuverfolgen.

Leider wurden keine dieser Ankündigungen umgesetzt, weshalb der Mehrwert für die

Kunden nicht eingetreten ist.

Relevanz für den Klimaschutz

Entfällt

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n:

1	Anlage 1 Taxitarif aktuell
2	Anlage 2 Taxitarif BEANTRAGT
3	Entwicklung Dieselpreis
4	Entwicklung Inflation
5	Tarif Antrag 2024
6	Synopse - TaxiVO 23_24
7	Anfahrtsliste 2024 NEU
8	Tarif Antrag 2024 2 .0
9	Begründung des Antrags auf Änderung der Entgelte in der Taxi 2.0
10	Stellungnahme Eichdirektion
11	Stellungnahme Landesverband Taxi
12	Stellungnahme IHK
13	Tarifgutachten

Tagestarif		10 km	Wartezeit Std./€	Stand
bis zu 4 Fahrgäste				
Stadt Flensburg	23,50 €	30,00 €	30.05.2022	
Stadt Neumünster	23,60 €	36,00 €	14.04.2022	
Stadt Kiel	25,10 €	30,00 €	19.12.2023	
Kreis Plön	25,50 €	36,00 €	30.06.2022	
Kreis Pinneberg	25,80 €	36,00 €	14.08.2022	
Kreis Dithmarschen	26,50 €	36,00 €	01.07.2022	
Kreis Segeberg	26,80 €	36,00 €	01.11.2022	
Kreis Schleswig - Flensburg	26,80 €	40,00 €	05.07.2022	
Kreis Ostholstein	27,40 €	36,00 €	01.07.2022	
Stadt Lübeck	27,60 €	36,00 €	01.09.2022	
Kreis Rendsburg - Eckernförde	27,60 €	42,00 €	05.12.2022	
Kreis Steinburg	27,70 €	40,00 €	01.09.2023	
Kreis Nordfriesland	27,80 €	45,00 €	29.09.2022	
Kreis Herzogtum Lauenburg	28,00 €	40,00 €	01.08.2022	
Kreis Stormarn	29,00 €	45,00 €	12.09.2023	
Kreis Nordfriesland Inseln	29,90 €	40,00 €	01.04.2023	

Nachtstarif		10 km	Wartezeit	Stand
bis zu 4 Fahrgäste				
Stadt Flensburg	24,40 €	30,00 €	30.05.2022	
Stadt Neumünster	24,60 €	36,00 €	20.09.2022	
Stadt Kiel	25,10 €	30,00 €	01.01.2024	
Kreis Plön	25,50 €	36,00 €	30.06.2022	
Kreis Schleswig - Flensburg	26,80 €	40,00 €	01.07.2022	
Kreis Pinneberg	27,50 €	36,00 €	14.08.2022	
Stadt Lübeck	27,60 €	36,00 €	01.09.2022	
Kreis Segeberg	27,80 €	36,00 €	01.11.2022	
Kreis Ostholstein	28,10 €	36,00 €	01.07.2022	
Kreis Dithmarschen	28,50 €	36,00 €	01.07.2022	
Kreis Steinburg	29,30 €	40,00 €	01.09.2023	
Kreis Nordfriesland	29,60 €	45,00 €	29.09.2022	
Kreis Herzogtum Lauenburg	30,00 €	40,00 €	01.08.2022	
Kreis Nordfriesland Inseln	30,10 €	40,00 €	01.04.2023	
Kreis Rendsburg - Eckernförde	30,50 €	42,00 €	05.12.2022	
Kreis Stormarn	31,50 €	45,00 €	12.09.2023	

Übersicht 10km Strecke Großraumtaxi AKTUELL

Tagestarif	Gesamtpreis für Großraum pro 10 km Strecke
Stadt Neumünster	28,60 €
Kreis Segeberg	29,50 €
Kreis Rendsburg - Eckernförde	29,60 €
Kreis Schleswig - Flensburg	29,80 €
Kreis Nordfriesland	30,30 €
Kreis Plön	30,50 €
Kreis Pinneberg	30,80 €
Stadt Kiel	31,10 €
Kreis Dithmarschen	31,30 €
Stadt Flensburg	31,50 €
Kreis Nordfriesland Inseln	32,90 €
Kreis Ostholstein	33,40 €
Stadt Lübeck	33,60 €
Kreis Steinburg	33,70 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	35,00 €
Kreis Stormarn	39,00 €

Nachttarif	Gesamtpreis für Großraum pro 10 km Strecke
Stadt Neumünster	27,60 €
Kreis Segeberg	29,50 €
Kreis Schleswig - Flensburg	29,80 €
Kreis Plön	30,50 €
Stadt Kiel	31,10 €
Kreis Nordfriesland	32,10 €
Kreis Dithmarschen	32,30 €
Stadt Flensburg	32,40 €
Kreis Pinneberg	32,50 €
Kreis Nordfriesland Inseln	33,10 €
Kreis Rendsburg - Eckernförde	33,50 €
Stadt Lübeck	33,60 €
Kreis Ostholstein	34,10 €
Kreis Steinburg	35,30 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	37,00 €
Kreis Stormarn	41,50 €

Quelle: Landesverband für das Taxi & Mietwagengewerbe S-H e. V. (Stand 12.10.2023) + Anfrage bei den Kreisen und kreisfreien Städte

Übersicht 10km Strecke Taxi ENTWURF

Tagestarif		10km	Wartezeit Std./€	Stand
bis zu 4 Fahrgäste				
Stadt Flensburg		23,50 €	30,00 €	30.05.2022
Stadt Neumünster		23,60 €	36,00 €	14.04.2022
Stadt Kiel		25,10 €	30,00 €	19.12.2023
Kreis Plön		25,50 €	36,00 €	30.06.2022
Kreis Pinneberg		25,80 €	36,00 €	14.08.2022
Kreis Dithmarschen		26,50 €	36,00 €	01.07.2022
Kreis Segeberg		26,80 €	36,00 €	01.11.2022
Kreis Schleswig - Flensburg		26,80 €	40,00 €	05.07.2022
Kreis Ostholstein		27,40 €	36,00 €	01.07.2022
Stadt Lübeck		27,60 €	36,00 €	01.09.2022
Kreis Steinburg		27,70 €	40,00 €	01.09.2023
Kreis Nordfriesland		27,80 €	45,00 €	29.09.2022
Kreis Herzogtum Lauenburg		28,00 €	40,00 €	01.08.2022
Kreis Stormarn		29,00 €	45,00 €	12.09.2023
Kreis Rendsburg - Eckernförde		29,50 €	42,00 €	ENTWURF
Kreis Nordfriesland Insein		29,90 €	40,00 €	01.04.2023

Nachtstarif		10km	Wartezeit	Stand
bis zu 4 Fahrgäste				
Stadt Flensburg		24,40 €	30,00 €	30.05.2022
Stadt Neumünster		24,60 €	36,00 €	20.09.2022
Stadt Kiel		25,10 €	30,00 €	01.01.2024
Kreis Plön		25,50 €	36,00 €	30.06.2022
Kreis Schleswig - Flensburg		26,80 €	40,00 €	01.07.2022
Kreis Pinneberg		27,50 €	36,00 €	14.08.2022
Stadt Lübeck		27,60 €	36,00 €	01.09.2022
Kreis Segeberg		27,80 €	36,00 €	01.11.2022
Kreis Ostholstein		28,10 €	36,00 €	01.07.2022
Kreis Dithmarschen		28,50 €	36,00 €	01.07.2022
Kreis Steinburg		29,30 €	40,00 €	01.09.2023
Kreis Nordfriesland		29,60 €	45,00 €	29.09.2022
Kreis Herzogtum Lauenburg		30,00 €	40,00 €	01.08.2022
Kreis Nordfriesland Insein		30,10 €	40,00 €	01.04.2023
Kreis Stormarn		31,50 €	45,00 €	12.09.2023
Kreis Rendsburg - Eckernförde		32,80 €	42,00 €	ENTWURF

Quelle: Landesverband für das Taxi & Mietwagengewerbe S-H e. V. (Stand 12.10.2023) + Anfrage bei den Kreisen und kreisfreien Städten (01.01.2024)

Übersicht 10km Strecke Großraumtaxi ENTWURF

Tagestarif	Gesamtpreis für Großraum pro 10 km Strecke
Stadt Neumünster	28,60 €
Kreis Segeberg	29,50 €
Kreis Schleswig - Flensburg	29,80 €
Kreis Nordfriesland	30,30 €
Kreis Plön	30,50 €
Kreis Pinneberg	30,80 €
Stadt Kiel	31,10 €
Kreis Dithmarschen	31,30 €
Stadt Flensburg	31,50 €
Kreis Nordfriesland Inseln	32,90 €
Kreis Ostholstein	33,40 €
Stadt Lübeck	33,60 €
Kreis Steinburg	33,70 €
Kreis Rendsburg - Eckernförde	34,50 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	35,00 €
Kreis Stormarn	39,00 €

Nachttarif	Gesamtpreis für Großraum pro 10 km Strecke
Stadt Neumünster	27,60 €
Kreis Segeberg	29,50 €
Kreis Schleswig - Flensburg	29,80 €
Kreis Plön	30,50 €
Stadt Kiel	31,10 €
Kreis Nordfriesland	32,10 €
Kreis Dithmarschen	32,30 €
Stadt Flensburg	32,40 €
Kreis Pinneberg	32,50 €
Kreis Nordfriesland Inseln	33,10 €
Stadt Lübeck	33,60 €
Kreis Ostholstein	34,10 €
Kreis Steinburg	35,30 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	37,00 €
Kreis Rendsburg - Eckernförde	40,80 €
Kreis Stormarn	41,50 €

Quelle: Landesverband für das Taxi & Mietwagengewerbe S-H e. V. (Stand 12.10.2023) + Anfrage bei den Kreisen und kreisfreien Städte

Durchschnittlicher Preis für Diesel-Kraftstoff in Deutschland vom 7. Januar 2014 bis zum 9. Januar 2024

(in Eurocent pro Liter)



Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/224105/umfrage/durchschnittlicher-preis-fuer-diesel-kraftstoff/>

Inflationsrate in Deutschland von Dezember 2021 bis Dezember 2023

(Steigerung des Verbraucherpreisindex gegenüber Vorjahresmonat)



DOWNLOAD



Quelle

Statistisches Bundesamt
→ [Weitere Quellenangaben anzeigen](#)
→ [Veröffentlichungsangaben anzeigen](#)
→ [Ask Statista Research nutzen](#)

Veröffentlichungsdatum

Januar 2024

Region

Deutschland

Erhebungszeitraum

Dezember 2021 bis Dezember 2023

Besondere Eigenschaften

Basisjahr 2020 = 100

Hinweise und Anmerkungen

Die Angaben für die Monate bis August 2023

Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1045/umfrage/inflationsrate-in-deutschland-veraenderung-des-verbraucherpreisindex-zum-vorjahresmonat/>

Guten Tag Herr Klatt,

hiermit betrage ich, als Kreisobmann, einen neuen Taxitarif 2024 und die manuelle Fahrpreiseingabe (Pauschalpreiseingabe) in den Taxameter, sowie Änderung §2 Abs. 3 für den Kreis Rendsburg Eckernförde.

Der Tarif wird wie folgt beantragt:

Taxitarif Tag:

Grundschtung:	5,30 Euro
1-6 km	2,70 Euro je Km
Ab 6,1 km	2,00 Euro je Km

Taxitarif Nacht:

Grundschtung:	5,80 Euro
1-6 km	3,10 Euro je Km
Ab 6,1 km	2,10 Euro je Km

GRT Taxitarif Tag:

Grundschtung:	10,30 Euro
1-6 km	2,70 Euro je Km
Ab 6,1 km	2,00 Euro je Km

GRT Taxitarif Nacht:

Grundschtung:	13,80 Euro
1-6 km	3,10 Euro je Km
Ab 6,1 km	2,10 Euro je Km

Wartezeit (einheitlich) 48,00 Euro/Std.

Änderung: §2 Abs. 3

Anfahrtstarif im Taxameter entfällt; dafür gibt es eine Anfahrtsliste für Fahrten, die nicht zum Standort Rendsburg zurückführen (siehe Anhang).

Pauschalpreiseingaben, um finanzrechtlich Probleme zu vermeiden und Zuschläge, können vom Fahrer oder direkt von der Dispo eingegeben werden. Das ist für den Kunden und die Finanzbehörden deutlich transparenter.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Callsen

Kreisobmann

§ 2 Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen innerhalb des in Absatz 1 abgegrenzten Gebietes sind Festentgelte. Sie setzen sich aus dem Grundpreis, dem Fahrpreis für die gefahrene Wegstrecke (Kilometerpreis), dem Zeitpreis sowie etwaigen Zuschlägen wie folgt zusammen:

1. Der Grundpreis für jede Inanspruchnahme einer Taxe mit 1 bis 6 Fahrgästen beträgt werktags 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr

Alter Tarif	Neuer Tarif
5,00 €	5,30 €

und werktags 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags

Alter Tarif	Neuer Tarif
5,50 €	5,80 €

Der Preis für den besetzt gefahrenen Kilometer beträgt werktags 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr

a) bis einschließlich 6 km (T1)

Alter Tarif	Neuer Tarif
2,50 €	2,70 €

b) über 6 km (T2)

Alter Tarif	Neuer Tarif
1,90 €	2,00 €

werktags 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags

a) bis einschließlich 6 km (T1n)

Alter Tarif	Neuer Tarif
2,90 €	3,10 €

b) über 6 km (T2n)

Alter Tarif	Neuer Tarif
1,90 €	2,10 €

2. Der Grundpreis für jede Inanspruchnahme einer Taxe mit mehr als 6 Fahrgästen (Großraumtaxen) beträgt werktags 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr

Alter Tarif	Neuer Tarif
7,00 €	10,30 €

und werktags 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags

Alter Tarif	Neuer Tarif
8,50 €	13,80 €

Der Preis für den besetzt gefahrenen Kilometer beträgt werktags 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr

c) bis einschließlich 6 km (T1)

Alter Tarif	Neuer Tarif
2,50 €	2,70 €

d) über 6 km (T2)

Alter Tarif	Neuer Tarif
1,90 €	2,00 €

werktags 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags

c) bis einschließlich 6 km (T1n)

Alter Tarif	Neuer Tarif
2,90 €	3,10 €

d) über 6 km (T2n)

Alter Tarif	Neuer Tarif
1,90 €	2,10 €

Anfahrtsliste

Bei nicht aufgeführten Orten wird die Anfahrt mit 1,50 Euro pro Kilometer von Ortsmitte zu Ortsmitte berechnet und dem Kunden bei der Bestellung mitgeteilt. Die Anfahrt pro abbestelltes Taxi in Rendsburg beträgt 7,00 Euro.

8,00 Euro

Rade bei Rendsburg

Westerrönfeld

11,00 Euro

Alt Duvenstedt

Lohe-Föhrden

Schülldorf

Schülp bei Rendsburg

Osterrönfeld

15,00 Euro

Alt Duvenstedt

Elsdorf-Westermühlen

Hohn

Holzbunge

Jevenstedt

Nübbel

20,00 Euro

Hamdorf

Owschlag

25,00 Euro

Breiholz

Ostenfeld bei Rendsburg

Orte OHNE Zuschläge:

Rendsburg, Büdelsdorf, **NEU: Borgstedt, Fockbek und Rickert**

Die Anfahrtspauschale wird über die Pauschalpreiseingabe durch den Fahrer oder der Disposition direkt in den Taxameter eingegeben.

Guten Tag Herr Klatt,

hiermit betrage ich, als Kreisobmann, einen neuen Taxitarif 2024 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Der Tarif wird wie folgt beantragt:

Taxitarif Tag von 6:00 bis 23:00 Uhr:

Grundschtaltung:		5,30 Euro
bis einschließlich 6 Km	(T1)	2,70 Euro je Km
über 6 Km	(T2)	2,00 Euro je Km

Taxitarif Nacht/Sonn -und Feiertage von 23:00 bis 6:00 Uhr:

Grundschtaltung:		5,80 Euro
bis einschließlich 6 Km	(T1n)	3,10 Euro je Km
über 6 Km	(T2n)	2,10 Euro je Km

GRT Taxitarif Tag 6:00 bis 23:00 Uhr :

Grundschtaltung:		10,30 Euro
bis einschließlich 6 Km	(T1)	2,70 Euro je Km
über 6 Km	(T2)	2,00 Euro je Km

GRT Taxitarif Nacht/Sonn -und Feiertage von 23:00 bis 6:00 Uhr:

Grundschtaltung:		13,80 Euro
bis einschließlich 6 km	(T1n)	3,10 Euro je Km
über 6 Km	(T2n)	2,10 Euro je Km

Wartezeit (einheitlich) 48,00 Euro/Std.

Anfahrt (TA):

Für die Anfahrt außerhalb der Betriebssitzgemeinde wird, wenn die Fahrt nicht zur oder durch die Gemeinde des Betriebssitzes zurückführt, folgender Kilometerpreis erhoben werden. (TA):

1,80 Euro/Km

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Callsen

Kreisobmann

Begründung des Antrags auf Änderung der Entgelte in der Taxiverordnung

Das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde befindet sich weiterhin in einer schwierigen Lage.

Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals über die Baustelle Rader Hochbrücke oder den Rendsburger Kanaltunnel zeigen deutliche Verzögerungen in den Verkehren.

Erhöhte Standzeiten, notwendige Umfahrungen und unplanbare Einsätze sind die Folge. Dies wirkt sich auch wirtschaftlich auf die Taxibetriebe im Kreis Rendsburg-Eckernförde aus.

Ergänzend dazu, befindet sich die Wirtschaft insgesamt in konjunkturell schwierigen Fahrwassern. Für 2024 sind Besserungen nicht in Aussicht. Viele Faktoren werden auch die Taxiunternehmen belasten, wobei insbesondere die Folgenden, die Notwendigkeit der Anhebung der Taxigebühren offenkundig machen:

- Anhebung der CO²-Steuer von 30 € auf 40 € pro Tonne
- Dadurch bedingte Teuerung des Kraftstoffes (Experten erwarten einen Preis pro Liter von 2 €)
- Anschaffungspreise für Elektrofahrzeuge durch Wegfall der Umweltprämie
- Erhöhung der Strompreise durch Erhöhung der CO²-Steuer
- Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GdV) weist für 2024 neue Typ-Klassen bei den Kfz-Versicherungen aus; eine Erhöhung von ca. 16%
- Anhebung des Mehrwertsteuersatzes in der Gastronomie auf 19% führt zu Rückgang von Kundenverkehr in der Gastronomie und damit auch im Taxigewerbe
- Ausbau des On-Demand-Verkehrs (REMO) in Rendsburg und Eckernförde (Smile 24), was zusätzlich weitere starke Einbußen für das Taxigewerbe bedeuten wird
- Anhebung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,41 € ab Januar 2024 + weitere Anhebung 2025
- Der Arbeitnehmermarkt führt zu einer weiteren Preisspirale in punkto Lohn/Gehalt, da der Wettbewerb um Arbeitskräfte steigt
- Anhebung der technischen Voraussetzung (TSE) von bis zu 1.900 € pro Taxi/Fahrzeug
- Insgesamte Verteuerung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen durch Anhebung der CO²-Steuer und der LKW Maut, führen zur Erhöhung der Spritkosten und der Arbeitskosten
- Seit dem 01.07.2023 beträgt der Kilometerpreis laut Krankenkassenvertrag 2,00 bis 2,05 Euro/Km. Im Juli 2024 erfolgt eine weitere Anpassung von 2,05 bis 2,10 Euro/Km
- Fehlende Ladeinfrastruktur für das Taxigewerbe. Dadurch sehr hohe Betriebskosten an Schnellladesäulen

Gemäß dem Bericht des German-Business-Panel (PBP) ist darüber hinaus für 2024 eine Inflationsrate von über 8% wahrscheinlich. Die gestiegenen Material-, Energie-, sowie Arbeitskosten, gefolgt von hohen Tarifabschlüssen, führen zu einer erheblichen Preisdynamik, so dass mit einem Abschwächen der Inflation auch für 2024 nicht zu rechnen ist. Hiervon sind eklatant die Taxiunternehmen betroffen.

Wir bitten daher um antragsgemäße Änderung der Taxiverordnung im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Kreisobmann
Matthias Callsen

Klatt, Jörn (Kreis-RD)

Von: Signaturpruefung <signaturpruefung@ed-nord.de>
Gesendet: Mittwoch, 10. Januar 2024 15:26
An: Perske, Sarah (Kreis-RD); matthias@callsen29999.de; Klatt, Jörn (Kreis-RD)
Cc: Steinicke, Michael (Kreis-RD); Schmidt, Andrea (Kreis-RD); Krüger, Andrea;
von Massow, Hanno; Seidel, Henning Dr.; favier@kiel.ihk.de; T.Poreda
Betreff: vorläufige Stellungnahme zum Antrag auf Erhöhung des Taxitarifs im
Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde
Anlagen: Tarif Antrag 2024.pdf; Begründung des Antrags auf Änderung der
Entgelte in der Taxi 2.0.pdf; Anfahrtsliste 2024 NEU .pdf; Taxitarife SH.xlsx;
Synopsis - TaxiVO 23_24.docx; Tarif Antrag 2024.pdf

Sehr geehrte Frau Perske, sehr geehrter Herr Klatt, sehr geehrter Herr Callsen

Dies ist keine abschließende Stellungnahme, da der EDN noch kein Entwurf der neuen Taxentarifordnung vorliegt s.a. Antwort v. 27.12.2023
Die folgenden Ausführungen beziehen sich daher nur auf den beigefügten Antrag.

Die vorgesehenen Änderungen sind nicht zulässig und in der dargelegten Form technisch nicht realisierbar.

Dieser Hinweis ergibt sich auch nach Rücksprache mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

Pauschalpreiseingaben in Taxametern sind im Personenbeförderungsgesetz nicht genannt und daher nicht zulässig. Eingriffe die ggf. per Funkübertragung vorgesehen sind, z.B. durch Disponenten (s.a. Anfahrtsliste) sind nicht zulässig.

Auszug PBefG, §51 Abs.1: „Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindes- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrantritt frei zu vereinbaren ist.“

Im Zusammenhang mit der Vereinbarung eines Festpreises für eine bestimmte Beförderungsleistung sind weitere Bestimmungen zu erfüllen, u.a.

§39 Abs. 3 Satz 2 PBefG: „Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.“

Eine Kombination aus festgelegten Preisen für diverse Anfahrten (s.a. Liste), die als Anfahrtspauschale eingegeben werden sollen, mit folgenden Besetzfahrten ist technisch nicht realisierbar.

Durch die Anzahl an Möglichkeiten geht die Transparenz verloren, zumal die Liste sich nur auf Rendsburg bezieht.

Die beigefügte Preisliste zu den Anfahrten ist zudem nicht nachvollziehbar, Alt-Duvenstedt ist doppelt mit verschiedenen Preisen benannt.

Des Weiteren müssen vom Ordnungsgeber auch die in der Vergangenheit kommunizierten Bedingungen eingehalten werden, insbesondere zu:

- der Kennzeichnung, Abgrenzung der Taxstufen (T1, T2,...T1N, T2N
- der Verwendung der Einheiten

Hier sind noch einige Fragen unbeantwortet z.B. ob die Festlegung der Zeitzonen, des Sonn- u. Feiertagstarifs gleich bleiben.

Die in der Taxentarifordnung verwendeten Begriffe sollen denen des PBefG entsprechen, z.B. nicht „Grundschtung“ sondern „Grundpreis“.

Sollte die Preiserhöhung der wie geplant umgesetzt werden, empfehlen wir darum einen Großraumzuschlag von 4,50 € einzuführen.

Dieser entspräche der Differenz der Grundpreise PKW zu Großraumtaxi bei gleich festgelegten Kilometerpreisen in den jeweiligen Taxstufen.

Der Großraumzuschlag hat sich allgemein bewährt. Die Prüfungen der Tarifprogramme werden durch den GR-Zuschlag erheblich vereinfacht.

Gerne sind wir bereit Ihre Fragen; auch während einer Zusammenkunft zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Torsten Lang



Dienststelle Kiel

0431 988-4455
0431 988-4486
kiel@ed-nord.de
Torsten.Lang@ed-nord.de
www.ed-nord.de

Eichdirektion Nord
Dienststelle Kiel
Düppelstraße 63
24105 Kiel

Von: Signaturprüfung
Gesendet: Mittwoch, 27. Dezember 2023 12:36
An: Perske, Sarah (Kreis-RD) <sarah.perske@kreis-rd.de>
Cc: Klatt, Jörn (Kreis-RD) <joern.klatt@kreis-rd.de>; Steinicke, Michael (Kreis-RD) <Michael.Steinicke@kreis-rd.de>; Schmidt, Andrea (Kreis-RD) <Andrea.Schmidt@kreis-rd.de>; Signaturprüfung <signaturprüfung@ed-nord.de>; Krüger, Andrea <andrea.krueger@ed-nord.de>; von Massow, Hanno <hanno.vonmassow@ed-nord.de>; Seidel, Henning Dr. <henning.seidel@ed-nord.de>
Betreff: AW: Antrag auf Erhöhung der TaxiVO

Sehr geehrte Frau Perske

Ich bin erst ab heute wieder im Dienst, daher die späte Antwort.
Danke für Ihre Grüße, die ich gerne erwidere und Ihnen für 2024 alles Gute wünsche.

Zu dem Antrag auf Änderung der Beförderungsentgelte für Taxen im Kreis Rendsburg-Eckernförde müssen noch einige Klärungen erfolgen.

Die EDN gibt eine positive Stellungnahme nur auf finale Entwürfe der neuen vollständigen Verordnungstexte ab. Diese Stellungnahme erfolgt dann schriftlich.

In dem Antrag wird erstmalig in Schleswig-Holstein und z. Zt. einmalig im Zuständigkeitsbereich der Eichdirektion Nord (EDN) eine Pauschalpreiseingabemöglichkeit beantragt.

Wir haben heute dazu eine Anfrage an das Ministerium für Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus weitergeleitet. Die Beantwortung unser Fragen wird jedoch etwas Zeit benötigen.

Die Regelungen zu den Anfahrraten sind, aus heutiger Sicht, nicht akzeptabel u. ev. fehlerhaft (s. Alt-Duvenstedt).

Zudem ist nicht klar, wie die Entfernung von Ortsmitte zu Ortsmitte ermittelt wird.

Am Taxameter ergeben sich ggf. mehrere, getrennte Abrechnungen (1 x Anfahrt + 1 x Besetzungsfahrt).

Die Eingabe des Anfahrtspreises durch Disponenten erscheint fiktiv, z.Zt. jedoch nicht möglich zu sein. Es sollten nur Vorgänge festgelegt werden, die realisierbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

Torsten Lang



Dienststelle Kiel

0431 988-4455

0431 988-4486

kiel@ed-nord.de

Torsten.Lang@ed-nord.de

www.ed-nord.de

Eichdirektion Nord

Dienststelle Kiel

Düppelstraße 63

24105 Kiel

Von: Perske, Sarah (Kreis-RD) <sarah.perske@kreis-rd.de>

Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2023 11:29

Cc: Klatt, Jörn (Kreis-RD) <joern.klatt@kreis-rd.de>; Steinicke, Michael (Kreis-RD) <Michael.Steinicke@kreis-rd.de>;

Schmidt, Andrea (Kreis-RD) <Andrea.Schmidt@kreis-rd.de>

Betreff: Antrag auf Erhöhung der TaxiVO

Guten Tag,

beigefügten Taxitarif inkl. Anhänge, erhalten Sie mit der bitte um Stellungnahme gemäß gem. §§ 51 Abs. 3 und 14 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Ich bitte um Rückmeldung bis zum 05.01.2024. Sollte ich bis zum genannten Termin keine Antwort von Ihnen erhalten, ist von einer Zustimmung auszugehen.

Sie finden darüber hinaus noch eine Auflistung der aktuellen Taxitarife in Form eines landesweiten Vergleiches. Ich weise daraufhin, dass es sich hierbei um den Stand 10/2023 handelt.

Eine durch mich erstellte Synopse finden Sie zwecks der Nachvollziehbarkeit ebenfalls im Anhang dieser Mail.

Ich wünsche Ihnen eine schöne Weihnachtszeit sowie einen guten Start ins Jahr 2024!

Mit freundlichen Grüßen

Sarah Perske



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Verkehr

Kaiserstraße 8 • 24768 Rendsburg
Telefon: 04331 202-7010
E-Mail: sarah.perske@kreis-rd.de

Klatt, Jörn (Kreis-RD)

Von: Sandra Pien <pien@lvsh-taxi-mietwagen.de>
Gesendet: Donnerstag, 11. Januar 2024 09:57
An: Perske, Sarah (Kreis-RD)
Cc: Klatt, Jörn (Kreis-RD); Steinicke, Michael (Kreis-RD); Schmidt, Andrea (Kreis-RD)
Betreff: [EXTERN] AW: Antrag auf Erhöhung der TaxiVO

Sehr geehrte Frau Perske,

der vorliegende Antrag ist aus unserer Sicht differenziert zu betrachten.

Keine Bedenken haben wir bei der Erhöhung im PKW Bereich. Für diese Anpassung, sowohl Tag und Nacht, gibt es gute Gründe. Die beantragte Erhöhung für Großraumtaxen bei der Beförderung von 7 bis 8 Fahrgästen hingegen ist zwar aus unserer Sicht relativ drastisch. Es ist aber jedoch anzumerken, dass dieser Aspekt durch die Unternehmerschaft vor Ort meist detaillierter bewertet werden kann als unsererseits. Und gemessen an den Tarifen in Schleswig-Holstein relativiert sich auch die beantragte Erhöhung im Bereich des Tarifes für die Großraumtaxen wieder.

Bezüglich der Pauschalpreise hat die Eichdirektion Nord bereits rechtliche Bedenken angemeldet. Hinzu kommt, dass diese Festpreise sich ausschließlich auf Fahrten beziehen, die in der Stadt Rendsburg beginnen, bzw. enden. Fahrten im Umland hingegen bleiben außer Betracht. Darüber hinaus sind diese Pauschalen aus unserer Sicht schon deshalb problematisch, weil sich aufgrund der flächenmäßigen Größe des Stadtgebietes je nach Abholort sehr hohe Abweichungen im Vergleich zum Taxitarif ergeben können.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Sandra Pien

Landesverband f. d. Taxi- und Mietwagengewerbe
Schleswig-Holstein e. V.
Am Kiel-Kanal 11
24106 Kiel
Tel. 04 31 - 200 60 88
Fax 04 31 - 200 60 90
E-Mail: pien@lvsh-taxi-mietwagen.de
www.lvsh-taxi-mietwagen.de

Amtsgericht Kiel VR 2513
Steuernummer: 20 295 73567

Bitte beachten Sie: Diese E-Mail kann vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Der Inhalt ist ausschließlich für den bezeichneten Adressaten bestimmt. Wenn Sie nicht der richtige Adressat oder dessen Vertreter sind, setzen Sie sich bitte mit dem Absender der E-Mail in Verbindung. Jede Form der Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe des Inhalts fehlgeleiteter E-Mails ist unzulässig.

Von: info@lvsh-taxi-mietwagen.de [mailto:info@lvsh-taxi-mietwagen.de]
Gesendet: Mittwoch, 3. Januar 2024 18:37
An: pien@lvsh-taxi-mietwagen.de
Betreff: WG: Antrag auf Erhöhung der TaxiVO

Von: Perske, Sarah (Kreis-RD) <sarah.perske@kreis-rd.de>
Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2023 11:29
Cc: Klatt, Jörn (Kreis-RD) <joern.klatt@kreis-rd.de>; Steinicke, Michael (Kreis-RD) <Michael.Steinicke@kreis-rd.de>;

Schmidt, Andrea (Kreis-RD) <Andrea.Schmidt@kreis-rd.de>

Betreff: Antrag auf Erhöhung der TaxiVO

Guten Tag,

beigefügten Taxitarif inkl. Anhänge, erhalten Sie mit der bitte um Stellungnahme gemäß gem. §§ 51 Abs. 3 und 14 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Ich bitte um Rückmeldung bis zum 05.01.2024. Sollte ich bis zum genannten Termin keine Antwort von Ihnen erhalten, ist von einer Zustimmung auszugehen.

Sie finden darüber hinaus noch eine Auflistung der aktuellen Taxitarife in Form eines landesweiten Vergleiches. Ich weise daraufhin, dass es sich hierbei um den Stand 10/2023 handelt.

Eine durch mich erstellte Synopse finden Sie zwecks der Nachvollziehbarkeit ebenfalls im Anhang dieser Mail.

Ich wünsche Ihnen eine schöne Weihnachtszeit sowie einen guten Start ins Jahr 2024!

Mit freundlichen Grüßen

Sarah Perske



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Verkehrsaufsicht –
Personenbeförderung
Herr Klatt

Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

Standortpolitik

Ihr Ansprechpartner
Milan Favier

E-Mail
milan.favier@kiel.ihk.de

Telefon
(0431) 5194- 257

Fax
(0431) 5194- 557

12.01.2024

Stellungnahme: Antrag auf Erhöhung der Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Sehr geehrter Herr Klatt,

Herr Callsen hat in seiner Funktion als Kreisobmann die Erhöhung der Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr für den Kreis Rendsburg-Eckernförde beantragt. Im Folgenden möchten wir als Industrie- und Handelskammer zu Kiel zu diesem Antrag Stellung nehmen.

Die moderaten Preisanpassungen bei den Kilometerpreisen im Tag- und Nachtverkehr sowie bei den Grundpreisen für Taxen für bis zu vier Fahrgäste können wir vor dem allgemeinen wirtschaftspolitischen Geschehen unterstützen. Die allgemeine Inflation ist gesunken jedoch immer noch auf einem hohen Niveau. Ebenso ist der Mindestlohn als wichtiger Orientierungsrahmen für den Lohn des Fahrpersonals zu Jahresbeginn erneut angehoben worden, sodass erwartbar die Kosten der Unternehmer für ihr Fahrpersonal entsprechend gestiegen sind und die Anpassung der beschriebenen Tarifbestandteile nachvollziehbar erscheint.

Hingegen erscheinen die deutlichen Preissprünge für die Grundpreise von Großraumtaxis von 7 bzw. 8,50 € auf beantragte 10,30 bzw. 13,80 € vor dem Hintergrund der Liste an angeführten Argumenten, insb. vor dem Argument der sich ändernden Kosten bei Kfz-Versicherungen als spezifischer Punkt anwendbar auf Großraumtaxis als nicht nachvollziehbar und überhöht.

Zu den im Weiteren beantragten Änderungen der Tarifstruktur insb. der Liste an gesondert ausgewiesenen Anfahrsgebühren nehmen wir wie folgt Stellung: Die Liste umfasst lediglich die Gemeinden im unmittelbaren Umfeld der Stadt Rendsburg und berücksichtigt mit festgesetzten Preisen nicht das gesamte Kreisgebiet. Für den gesamten Kreis Rendsburg-Eckernförde wäre unserer Annahme nach eine Liste mit unüberschaubar vielen Anfahrsbeziehungen notwendig. Es wird keine Begründung für die Gruppierung der einzelnen Ortschaften in die preislichen Abstufungen geliefert. Die Entfernung vom Rendsburger Stadtzentrum zu den Ortszentren der umgebenen Gemeinden scheint keine Rolle einzunehmen. Manche umgebenden Gemeinden fehlen. Aus der Erfahrung mit der aktuellen Tarifstruktur heraus wird es jedem Unternehmen möglich sein, im Telefonat die Anfahrskosten im Vorfeld der Fahrt die Anfahrskosten einzuschätzen und dem Fahrgast entsprechend zu kommunizieren. Die Einführung der beantragten Änderung der Tarifstruktur als Liste erscheint uns daher nicht notwendig. Inwiefern die Programmierung der Fahrpreisanzeiger sowie der unterschiedlichen Softwareprodukte auf die beantragte Tarifstruktur möglich ist, können wir nicht ausmachen. Hier sollte auf die Einschätzungen der Eichdirektion Nord vertraut werden.

Des Weiteren erachten wir die Aussage zur vermehrten Nutzung der freien Vereinbarkeit von Pauschalpreisen für die Fahrt als beachtenswert. Größere Betriebe wären über die Skalierbarkeit ihrer Kosten pro Fahrt im Vorteil gegenüber den vielen kleinen Unternehmen der Branche im Kreis. Die Großen könnten in der freien Vereinbarkeit günstigere Fahrpreise akzeptieren und somit einen eindeutigen Vorteil aus der beantragten Tarifänderung ziehen. Die aktuelle Tarifstruktur ermöglicht gleiche Teilnahmechancen am neben den festgesetzten Preisen der Krankenkassen lukrativen und freien Fahrgastmarkt. Diese Chance muss erhalten bleiben. Gleichzeitig muss jedem gut geführten Unternehmen auch weiterhin die Chance auf Wachstum ermöglicht bleiben. Dies sehen wir mit der aktuellen Tarifstruktur als weitaus stärker gegeben an.

Die Erhöhung der beschriebenen Bestandteile des Tarifes erscheint vor den allgemeinen Gegebenheiten aus sich erhöhenden Preisen und gestiegenen und weiteren erwartet steigenden Löhnen gerechtfertigt und durchführbar. Den Unternehmen muss die Möglichkeit erhalten bleiben, Investitionen in neue und nachhaltigere Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen aus eigener Kraft zu stemmen sowie ihr Fahrpersonal weiterhin angemessen entlohnen zu können. Die Tarifstruktur sollte jedoch in ihrer bisherigen Form zur Wahrung der Interessen der zahlreichen kleineren Betriebe erhalten bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Milan Favier
Referent für Mobilität, Verkehr und Logistik

TAXI

**Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der
Beförderungsentgelte im Taxigewerbe
des Kreises Rendsburg-Eckernförde
gemäß §§ 51 und 39 Abs. 2 PBefG
(„Tarifgutachten“)**



erstellt für den

Fachdienst Allgemeine Ordnungsverwaltung und Verkehr

Juli 2019

LINNE+
KRAUSE [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

20099 Hamburg
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	4
1.3	Problem Grauwirtschaft.....	6
2	Nachfragesituation	8
2.1	Nachfragefaktor Demografie und Besiedlung.....	8
2.2	Nachfragefaktor Tourengewinnung.....	11
2.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	13
3	Angebotssituation	16
3.1	Angebotsfaktor Personal.....	16
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeugflotte.....	18
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	21
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	23
3.6	Angebotsfaktor Tourenstruktur.....	25
3.6.1	Methodische Vorbemerkungen.....	25
3.6.2	Inhaltliche Auswertung.....	27
4	Betriebswirtschaftliche Lage	30
4.1	Erlös.....	30
4.2	Kosten.....	33
4.3	Überschuss.....	39
5	Künftige Tarifgestaltung	41
5.1	Erwartung der Unternehmer.....	41
5.2	Höhe des Tarifs.....	42
6	Rendsburg-Eckernförde in der Taxitariflandschaft	44
6.1	Taxitarif im bundesweiten Vergleich.....	44
6.2	Taxitarif im landesweiten Vergleich.....	45
6.3	Taxitarif und Sondervereinbarungen.....	47
7	Tarifvorschlag Kreisverwaltung	48
7.1	Eckpunkte des Tarifkonzepts.....	48
7.2	Kritik am Tarifvorschlag der Kreisverwaltung.....	51
8	Tarifvorschläge Linne + Krause	54
9	Flankierende Themen	56
9.1	Einheitliche Telefonnummer.....	56
9.2	Bereithaltungsbefugnis im Kreisgebiet.....	59
10	Zusammenfassung & Empfehlung	60

1 EINLEITUNG

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Am 12. Juli 2018 beauftragte der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit der Beförderungsentgelte im Taxigewerbe des Kreises Rendsburg-Eckernförde gemäß §§ 51 und 39 Abs. 2 PBefG. Ein detaillierter Vertrag wurde im August 2018 geschlossen. Ziel der Untersuchung ist es, Aufschluss zu folgenden Fragen zu gewinnen:

- **Höhe des Tarifs:** Stimmt das Tarifniveau? Stehen Preis und Leistung in einem aus **Verbrauchersicht** vernünftigen Verhältnis? Ist andererseits der Tarif auch aus **Unternehmersicht** auskömmlich? Wo ist der Taxitarif des Kreises Rendsburg – Eckernförde im regionalen und im bundesweiten Umfeld positioniert? Wie ist das Verhältnis gegenüber den Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen?
- **Struktur des Tarifs:** Stimmt die Struktur der Taxitarife? Sind die einzelnen Tarifelemente hinreichend transparent? Gibt es unangemessene Tarifelemente? Enthält der Tarif aus Verbrauchersicht Hindernisse, die einer Nutzung entgegenstehen?
- **Flankierende Themen:** Wie kann man die Taxinutzung verbessern - besonders in der Fläche des Kreises? Was kann getan werden, um die Attraktivität und die Erreichbarkeit der Taxis zu erhöhen (einheitliche Telefonnummer, Aufhebung der Betriebssitzbindung)?

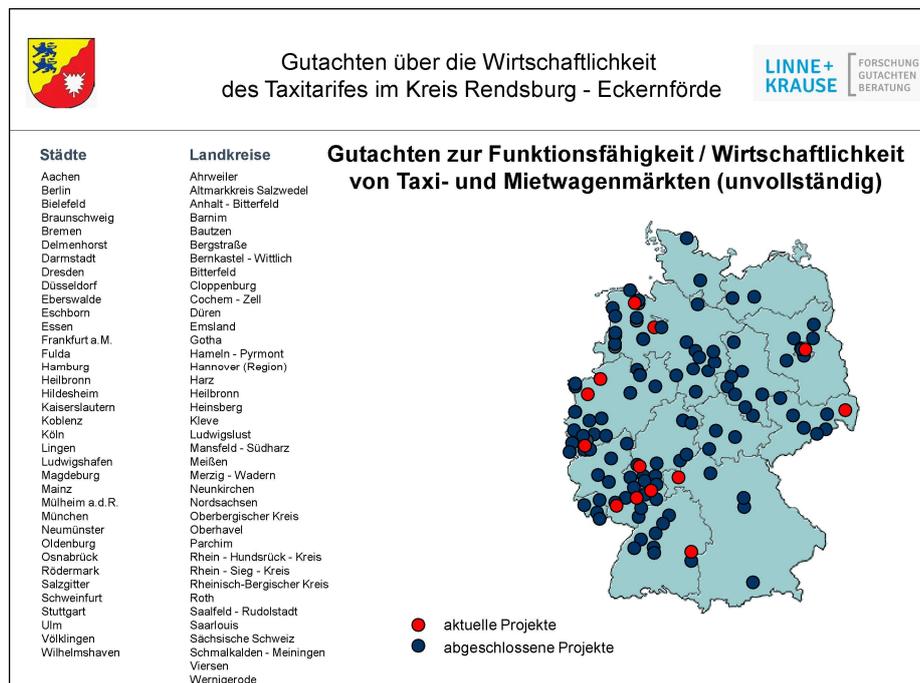
1.2 METHODIK

Die Untersuchung gliedert sich in drei Phasen, die nunmehr abschließend zusammengeführt werden:

- **1. Phase:** Zunächst wurde eine vorläufige Begutachtung auf Basis bestehender Branchendaten („Taxikostenindex“) durchgeführt. Ziel war es, eine Positionierung des örtlichen Taxitarifs im Umfeld des Landes Schleswig-Holstein, aber auch im Vergleich mit anderen Bundesländern vorzunehmen. Ziel war es, kurzfristig umsetzbare Empfehlungen für eine vorläufige Tarifgestaltung zu liefern.
- **2. Phase:** Daneben wurden digitale Taxameterdaten aus dem Kreisgebiet erhoben. Auch wenn bislang nur wenige – meist größere – Betriebe heute schon über digitale Taxameteraufzeichnungen verfügen, liefern diese ersten belastbaren Aufschluss über die Struktur des Fahrgeschehens im Kreisgebiet.
- **3. Phase:** Nunmehr liegen auch die Ergebnisse der schriftlichen Erhebung steuerlicher und betrieblicher Daten vor. Die Erhebung fand in der Zeit von **September 2018** bis **Januar 2019** statt. Bei Abschluss der Untersuchung hatten **100% der Betriebe** ihren Erhebungsbogen eingereicht. Bei der statistischen Auswertung haben wir getrennt nach städtischen Zentren (Rendsburg, Eckernförde) und nach der Fläche des Kreises unterschieden.

Insgesamt kann die Untersuchung somit beanspruchen, ein authentisches Bild des Taxigewerbes im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu geben.

Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 130 deutschen Taximärkten**. Zu Vergleichszwecken wurden Referenzdaten aus annähernd zeitgleich durchgeführten Untersuchungen im hessischen **Rheingau-Taunus-Kreis** und in der niedersächsischen Stadt **Delmenhorst** herangezogen – eine Stadt die strukturell mit den beiden namensgebenden Städte des Kreises Rendsburg-Eckernförde vergleichbar ist.



Im Vorfeld der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns im Jahre 2015 hatten wir weiterhin eine Serie von **15 Tarifanalysen** für die Städte und Kreise Schleswig-Holsteins erarbeitet – u.a. auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Auftraggeber war seinerzeit der Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e. V.

1.3 PROBLEM GRAUWIRTSCHAFT

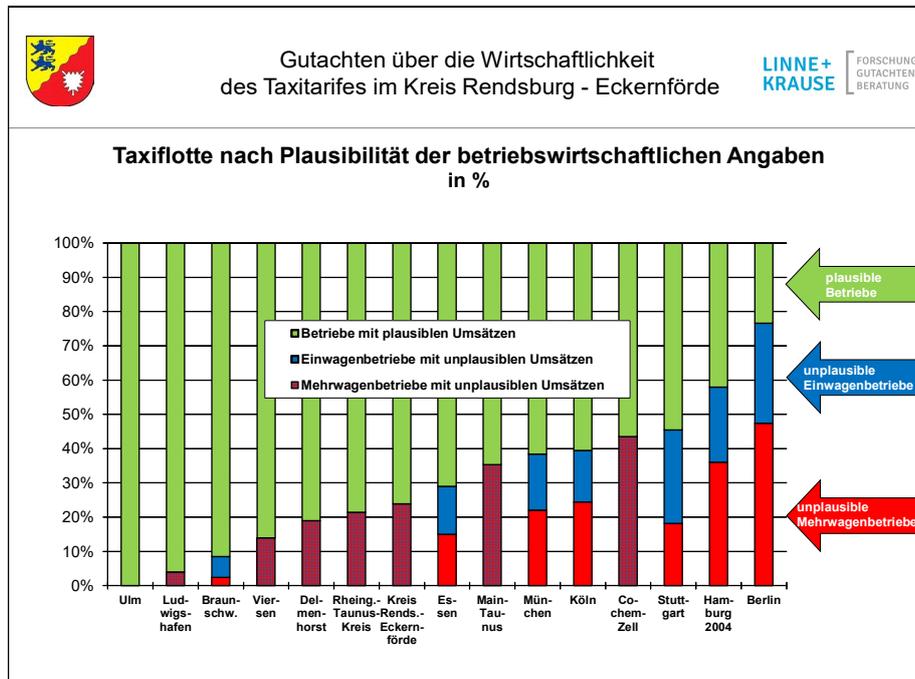
Auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind wir auf ein branchentypisches Problem gestoßen: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ Umgang mit Umsatz, Kosten und Gewinn. Der 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe**“ kam in dieser Hinsicht zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen der nicht erklärten Umsatzerlöse - vorsichtig geschätzt - jährlich zwischen 2 und 2,6 Mrd. DM liegen. Der Anteil der „Schwarzlöhne“ wird auf 40 - 60% der nicht erklärten Umsätze geschätzt. Die nicht gemeldeten Lohnsummen dürften sich danach – ebenfalls vorsichtig geschätzt - in einer Größenordnung von jährlich zwischen 800 Mio. und 1,5 Mrd. DM bewegen“.

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu begrenzen, wurden die von den Unternehmern vorgelegten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem eingehenden betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen.

- **Prüfung:** Die eingereichten Daten waren zudem von unterschiedlicher Qualität. Alle eingehenden Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden daher mit Hilfe eines eigens entwickelten betriebswirtschaftlichen Analysetools geprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Angaben. Schwierig war zuweilen die Abgrenzung der taxifremden Tätigkeit.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten waren teilweise lückenhaft und widersprüchlich. Daher mussten einige Unternehmer aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden in solchen Fällen die steuerlichen Unterlagen nachgefordert.

Rücklaufkontrolle und Plausibilitätskontrolle erforderten erheblichen Aufwand. Letztendlich mussten betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe „aus der Wertung genommen“ werden:



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Die Prüfung ergab, dass aktuell **ca. 44%** der Taxibetriebe im Kreisgebiet jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Betriebswirtschaftlich unplausible Unternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Fahrzeuge ergibt sich jedoch ein moderateres Bild: Ca. **24%** der Taxiflotte arbeitet aktuell jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Zur Einordnung: Im Rheingau-Taunus-Kreis lag der Anteil semiprofessionell betriebener Fahrzeuge bei ca. 21%, in Delmenhorst bei ca. 19%. Bundesweit an der Spitze rangiert Berlin mit einem Anteil von ca. 77% (!) semiprofessionell betriebener Taxis.

Im Gesamtbild zeichnet sich somit aber auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** durch betriebswirtschaftlich problematische Betriebe ab.

2 NACHFRAGESITUATION

2.1 NACHFRAGEFAKTOR DEMOGRAFIE UND BESIEDLUNG

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die Auswirkung auf das Taxigewerbe und auf die Tarifgestaltung haben:

- **Großes Kreisgebiet:** Der heutige Kreis Rendsburg-Eckernförde entstand 1970 aus dem Zusammenschluss des Holsteinischen Kreises Rendsburg, des Schleswiger Kreises Eckernförde sowie einiger Gemeinden des Kreises Plön. Mit ca. 2.190 km² ist er größter Flächenkreis Schleswig-Holsteins und kaum kleiner als das Saarland.
- **Heterogenes Kreisgebiet:** Zugleich zeichnet sich der Kreis durch große Vielfalt aus. Die Bevölkerung konzentriert sich auf die beiden städtischen Zentren **Rendsburg** (ca. 29.000 Einwohner) und **Eckernförde** (ca. 22.000 Einwohner). Eine Sonderstellung hat das **Kieler Umland**. Insbesondere die Gemeinde **Kronshagen** vermittelt den Eindruck eines Kieler Stadtteils. Darüber hinaus ist der Kreis sehr ländlich strukturiert, wobei die Skala von den dünnbesiedelten Geestgemeinden Mittelholsteins bis zu den Dörfern an Schlei und Ostsee reicht.
- **Konzentriertes Taxigewerbe:** Das Taxiangebot gliedert sich in ein sehr starkes städtisches und in ein eher schwaches ländliches Segment. Noch weit stärker als die Bevölkerung konzentriert sich das Taxigewerbe auf die Städte Rendsburg und Eckernförde: Von den insgesamt 127 Taxis im Kreisgebiet haben allein 57 (ca. 36%) in Rendsburg und weitere 29 (ca. 23%) in Eckernförde ihren Betriebssitz. Beide Städte kommen damit auf eine für vergleichbare Städte sehr hohe Taxidichte von 1,98 bzw. 1,32 (Taxis pro Tausend Einwohner). Die weiteren Taxis verteilen sich auf relativ wenige Streustandorte, von denen Gettorf (9 Taxis / 2 Mietwagen) und Nortorf (6 Taxis / 1 Mietwagen) die wichtigsten sind. Etwa **zwei Drittel** der Kreisbevölkerung lebt in Städten und Gemeinden ohne eigenes Taxiangebot. Die **Hälfte** der Bevölkerung hat am Wohnsitz noch nicht einmal einen Mietwagenbetrieb.
- **Bedienung außerhalb Betriebssitz:** Während aber anderenorts i.d.R. streng darauf geachtet wird, dass sich Taxis nur in der Betriebssitzgemeinde bereithalten, sind Taxis im Kreis Rendsburg-Eckernförde häufig auswärts im Einsatz. So werden beispielsweise Jevenstedt und Büdelsdorf von Rendsburg aus bedient. Andererseits wird die Versorgung in **Kronshagen** vom Kieler Taxigewerbe wahrgenommen. Ähnliches gilt für das **Ostseebad Damp**, wo die Versorgung augenscheinlich von Taxis aus dem Kreis Schleswig-Flensburg gewährleistet wird.

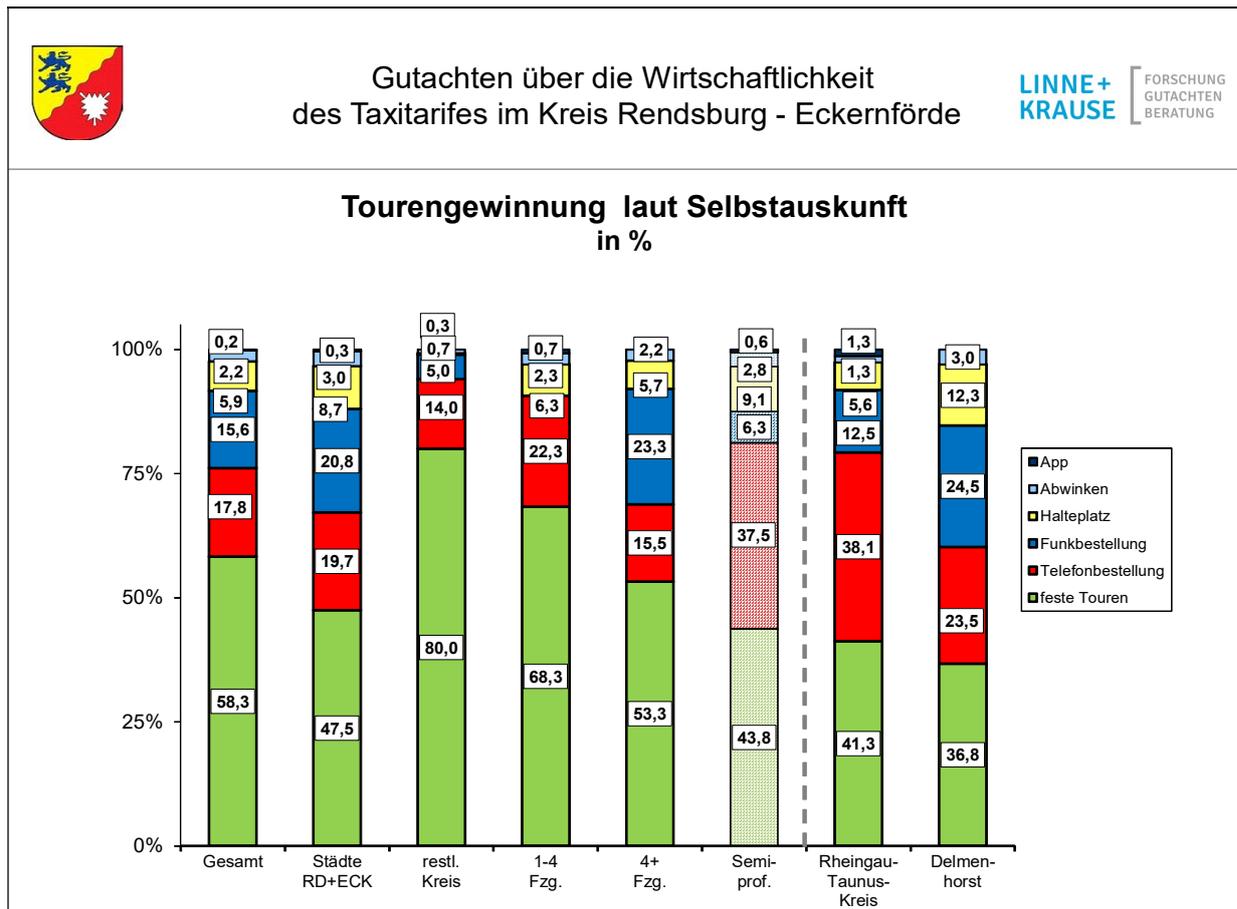
- **Mäßiges Mietwagenangebot:** Eine große Zahl von Mietwagen deutet im ländlichen Bereich meist auf eine ungenügende Versorgung mit Taxis hin. In Rendsburg-Eckernförde lässt die auffällig geringe Zahl der Mietwagen generell auf eine schwache (potentielle) Nachfrage in der Fläche schließen. Kommt hinzu: Während anderenorts Mietwagen in erster Linie in der Krankenförderung im Einsatz sind, betreiben im Kreis Rendsburg-Eckernförde eher (Reise-)Busunternehmen, Werksverkehre oder Zubringerdienste die Mietwagen. Es ist somit davon auszugehen, dass die Nachfrage nach individueller Personenbeförderung außerhalb der bisherigen Standorte tatsächlich eher gering ist.
- **„Flucht in den Mietwagen“:** Teilweise im Widerspruch dazu steht eine Entwicklung, die in vielen ländlichen Gemeinden zu beobachten ist und die als „Flucht in den Mietwagen“ bezeichnet werden kann – auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Ländliche Taxibetriebe wandeln ihre Taxis zu Mietwagen, u.a. um nicht mehr der Betriebspflicht und der Tarifpflicht zu unterliegen. Seit dem BFH-Urteil vom 2. Juli 2014 (XI R 39/10) können auch Mietwagen Krankenfahrten zu 7%-MWSt. abrechnen, so dass ein wichtiger Preisvorteil des Taxis entfallen ist. Damit setzt sich der Trend zur **Erosion des ländlichen Taxigewerbes** fort, dem mit der Tarifgestaltung nur wenig entgegenzusetzen ist.

Die künftige Tarifgestaltung sollte Rücksicht auf die Besonderheiten des Taxigewerbes im Kreisgebiet nehmen und sich daher auf die Anforderungen **größerer, personalintensiver Betriebe** mit teilweise weit über den Betriebssitz ausgreifendem Bedienungsgebiet abstellen. Zugleich sollten auch Anreize für eine bessere Bedienung geschaffen werden - trotz erodierendem Taxigewerbe „in der Fläche“ und trotz geringer Nachfrage jenseits der Krankenfahrten.

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE STAND APRIL 2019						
Stadt / Gemeinde	Einwohner	Taxis*	Mietwagen**	Taxi + MW	TD	TMD
Rendsburg	28.789	57	1	58	1,98	2,01
Eckernförde	21.979	29	5	34	1,32	1,55
Büdelndorf	10.287	-	5	5	-	0,49
Kronshagen	11.791	-	4	4	-	0,34
Altenhof	306	-	1	1	-	3,27
Aukrug	3.811	-	4	4	-	1,05
Blumenthal	710	-	5	5	-	7,04
Bordesholm	7.646	5	1	6	0,65	0,78
Damp	1.419	-	11	11	-	7,75
Dänischenhagen	3.924	-	3	3	-	0,76
Felde	2.152	-	2	2	-	0,93
Flintbek	7.250	4	-	4	0,55	0,55
Gettorf	7.427	9	2	11	1,21	1,48
Hanerau-Hademarschen	3.019	2	4	6	0,66	1,99
Hohenwestedt	5.262	5	6	11	0,95	2,09
Jevenstedt	3.392	-	1	1	-	0,29
Nortorf	6.710	6	1	7	0,89	1,04
Owslag	3.653	3	-	3	0,82	0,82
Rieseby	2.691	-	1	1	-	0,37
Todenbüttel	1.037	3	1	4	2,89	3,86
Wattenbek	2.954	4	2	6	1,35	2,03
Summe	136.209	127	60	187	0,93	1,37
Sonstiger Kreis	136.813	-	-	-	-	-
Rendsburg-Eckernförde	273.022	127	60	187	0,47	0,68
* einschließlich Mischkonzessionen ** ohne Hilfsorganisationen						

2.2 NACHFRAGEFAKTOR TOURENGEWINNING

Einige Taxibetriebe haben zusätzlich Mietwagen und (freigestellte) Fahrzeuge zur Schülerbeförderung, was Auswirkung auf die Art der Tourengewinnung hat:



- **Feste Touren:** Hauptstütze der Nachfrage bilden feste Touren, die mehr als **ca. 58%** des Auftragsvolumen ausmachen. Feste Touren sind beispielsweise planbare Serienfahrten zur Dialysepraxis oder zu ambulanten onkologischen Einrichtungen, aber auch Fahrten im Rahmen des ÖPNV oder der Schülerbeförderung. Außerhalb der städtischen Zentren dominieren solche Fahrten mit einem Anteil von ca. 80%. Zum Vergleich: Im Rheingau-Taunus Kreis (ca. 44%) oder in Delmenhorst (ca. 37%) liegt der Anteil fester Touren deutlich niedriger.
- **Telefon:** Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy) spielen im Kreis eine relativ geringe Rolle. Nur ca. 18% der Touren werden per Telefon bestellt – in den beiden städtischen Zentren (ca. 20%) häufiger als in der Fläche des Kreises (ca. 14%).

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
feste Touren	58,3	47,5	80,0	68,3	53,3	43,8	41,3	36,8
Telefonbestellung	17,8	19,7	14,0	22,3	15,5	37,5	38,1	23,5
Funkbestellung	15,6	20,8	5,0	0,0	23,3	6,3	12,5	24,5
Halteplatz	5,9	8,7	0,7	6,3	5,7	9,1	5,6	12,3
Abwinken	2,2	3,0	0,3	2,3	2,2	2,8	1,3	3,0
App	0,2	0,3	0,0	0,7	0,0	0,6	1,3	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Funkvermittlung:** Eine Quelle der Tourengewinnung von deutlich geringerer Bedeutung bildet das Funkvermittlungsgeschäft, auf das nur ca. 16% der Taxitouren entfallen. In den städtischen Zentren (ca. 21%) wesentlich mehr als in der Fläche (5%).
- **Gelegenheitskunden:** Geringe Bedeutung hat daneben das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“ in den städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde, wo immerhin noch ca. 6% der Erlöse auf Fahrten vom Halteplatz und weitere ca. 2% durch „Abwinken“ am Straßenrand gefahren werden. In der Fläche des Kreises spielen derartige Fahrten praktisch keine Rolle.
- **Apps:** Auch eine Tourenvermittlung per App findet im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Auskunft der Unternehmer praktisch noch nicht statt.

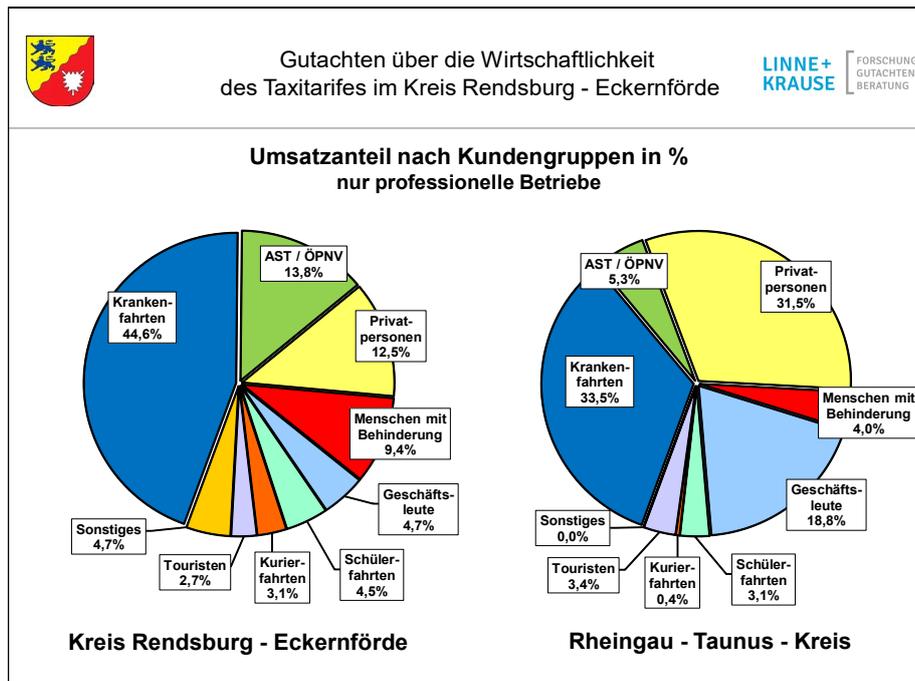
2.3 NACHFRAGEFAKTOR KUNDENSTRUKTUR

Die Taxinachfrage ist im Wesentlichen durch das außertarifliche Fahrgeschehen geprägt – besonders in der Fläche des Kreises, wo nur noch wenig zum amtlichen Taxitarif gefahren wird:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2017 - IN % VOM UMSATZ -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taurus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Krankenfahrten	44,6	42,2	56,0	65,9	43,6	29,1	33,5	33,2
AST / ÖPNV	13,8	14,2	12,0	0,2	14,5	2,1	5,3	0,6
Privatpersonen	12,5	12,8	11,2	18,5	12,2	41,3	31,5	30,9
Menschen mit Be- hinderung	9,4	10,7	3,5	2,5	9,7	2,7	4,0	10,2
Geschäftsleute	4,7	5,1	3,0	10,1	4,4	4,7	18,8	4,4
Schülerfahrten	4,5	4,0	6,8	0,4	4,7	10,6	3,1	16,6
Kurierfahrten	3,1	3,4	1,3	1,4	3,1	2,6	0,4	3,5
Touristen	2,7	2,2	5,1	1,0	2,8	4,0	3,4	0,7
Sonstiges	4,7	5,5	1,2	0,0	5,0	3,0	0,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Krankenfahrten:** Wichtigstes Nachfragesegment ist die Krankenförderung – hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten: Ca. 45% der Umsätze werden mit Patienten getätigt – deutlich mehr als in vergleichbaren Kreisen. In der Fläche des Kreises dominieren solche Fahrten mit ca. 56% das Geschehen absolut. Krankenfahrten unterliegen in aller Regel nicht dem amtlichen Taxitarif.
- **ÖPNV:** Außergewöhnlich starke Bedeutung (ca. 14%) haben im Kreisgebiet zudem Fahrten im Rahmen des ÖPNV. Hier kommen fast ausschließlich die größeren Betriebe zum Zuge. Aber auch diese Fahrten werden in der Regel nicht zum Taxitarif abgewickelt.

- **Privatpersonen:** Sehr schwach ist dagegen die Nachfrage durch Privatpersonen. Solche Fahrten werden in aller Regel zum amtlichen Taxitarif gefahren. Während beispielsweise im Rheingau-Taunus-Kreis oder in Delmenhorst gut 30% der Nachfrage von ortsansässigen Privatleuten ausgeht, sind es im Kreis Rendsburg-Eckernförde lediglich rund 13%.



- **Menschen mit Behinderung:** Mit ca. 9% Umsatzanteil kommt Fahrten für Menschen mit Behinderungen ebenfalls Bedeutung zu. Auch diese Fahrten werden in der Regel nicht zum amtlichen Taxitarif gefahren.
- **Schüler:** Gleiches gilt auch für Schülerfahrten: Ca. 5% des Gesamtumsatzes entfallen auf dieses Segment.
- **Geschäftsleute:** Relativ niedrig mit ebenfalls ca. 5% ist der Umsatzanteil mit Geschäftskunden. Anteile von annähernd 20% wie beispielsweise im metropolennahen Rhein-Taunus-Kreis, sind in Rendsburg-Eckernförde nicht zu realisieren. Fahrten für Geschäftsleute werden meist nach Tarif gefahren.
- **Touristen:** Auch die ebenfalls meist nach Tarif gefahrenen Touristentouren haben in Rendsburg-Eckernförde keinen Stellenwert (ca. 3%).
- **Kurier:** Auf niedrigem Niveau bewegt sich weiterhin das Kuriergeschäft (ca. 3%).

Insgesamt sind die Erwartungen der Taxiunternehmer im Kreisgebiet jedoch verhalten positiv: Die Zuversicht stützt sich hauptsächlich auf außertarifliche Fahrten für Patienten oder behinderte Menschen (Erwartungsnote: 2,8), aber auch auf Kurierfahrten (Erwartungsnote: 2,5). Fahrten im Rahmen des ÖPNV – immerhin das zweitwichtigste Geschäftsfeld – werden dagegen pessimistisch bewertet (Note: 4,7). Die Erwartungen der semiprofessionellen Unternehmer sind zudem wesentlich verhaltener als die der Professionellen.

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ZUKUNFTSERWARTUNG IM TAXIGEWERBE 2017 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -								
1 = sehr gut ... 6 = ungenügend	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Krankenfahrten	2,8	3,2	2,0	2,3	3,0	3,3	2,6	2,5
AST / ÖPNV	4,7	4,5	*	-	4,7	*	*	*
Privatpersonen	3,4	3,8	2,7	2,3	4,0	3,1	2,0	3,0
Menschen mit Behinderung	2,8	3,0	2,5	*	3,0	4,0	1,5	2,5
Geschäftsleute	3,8	3,6	*	3,0	4,3	4,8	2,8	4,0
Schülerfahrten	4,0	4,5	*	-	4,0	3,3	2,5	2,3
Kurierfahrten	2,5	2,5	-	-	2,5	3,0	*	3,5
Touristen	4,5	4,0	5,0	*	5,0	3,7	2,0	*
Sonstiges	4,0	4,0	-	-	4,0	*	*	*
- = keine Antworten * = zu wenig Antworten								

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 ANGEBOTSAKTOR PERSONAL

Während das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe im Allgemeinen sehr kleinteilig strukturiert ist, wird das Geschehen im Kreis Rendsburg-Eckernförde durch mittlere und größere Betriebe bestimmt. Entsprechend hoch ist damit auch die Bedeutung angestellter Fahrer:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2017 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Alleinfahrer (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
davon mit Vollzeit- mitarb. (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	50,0	77,8	75,0
Ø Vollzeitmitarb.	9,3	11,1	5,0	1,8	14,3	4,8	7,1	10,3
davon mit Teilzeit- mitarb. (%)	40,0	57,1	0,0	25,0	50,0	37,5	66,7	75,0
Ø Teilzeitmitarb.	6,0	6,0	-	3,0	7,0	1,3	3,2	4,3
davon mit 450 €-Kraft (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	88,9	75,0
Ø 450 €-Kräfte	9,3	10,0	7,7	2,5	13,8	3,8	6,9	22,7
davon mit Familien- angeh. (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,1	25,0
Ø Familienangeh.	-	-	-	-	-	-	1,0	*

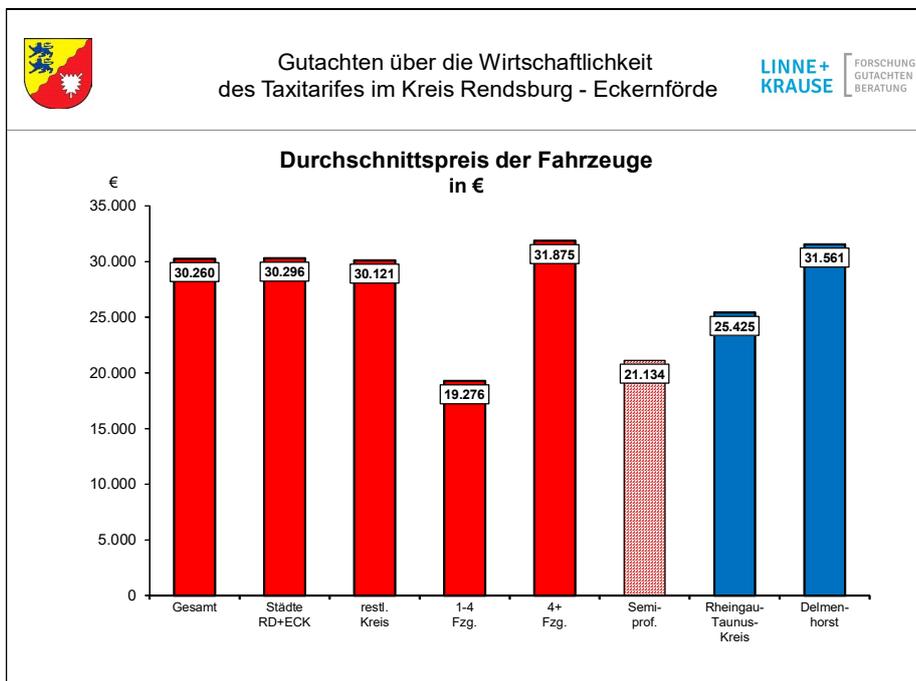
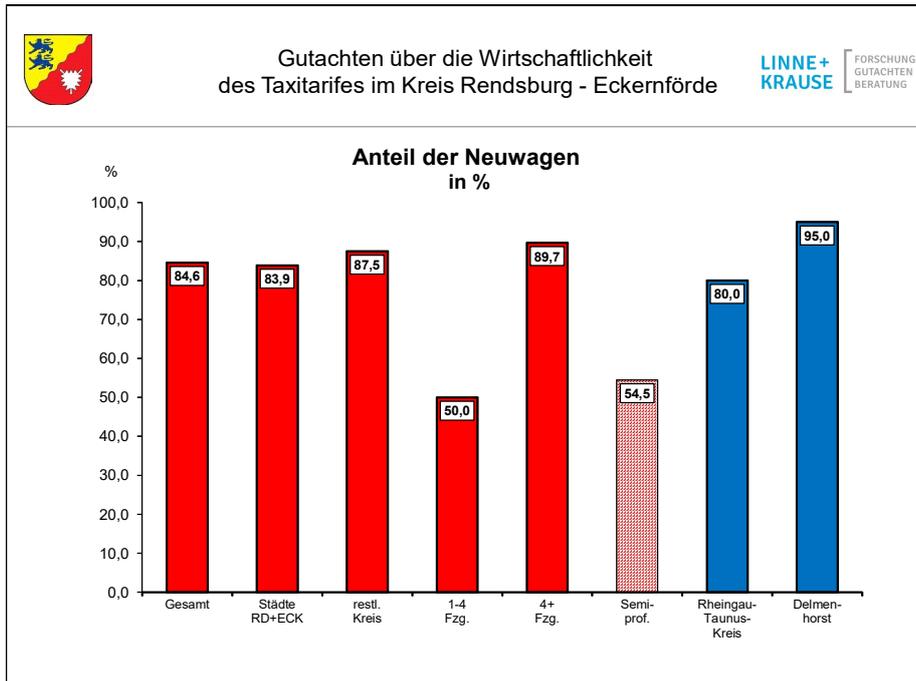
- **Alleinfahrer:** Der Typus des Alleinfahrers existiert im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht (mehr): Alle professionellen und semiprofessionellen Unternehmen arbeiten mit Fahrpersonal.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Zurzeit beschäftigen sämtliche professionellen Betriebe Vollzeitmitarbeiter. Im Durchschnitt werden in den Taxiunternehmen gut 9 Vollzeitbeschäftigte eingesetzt – in den Städten (11 Vollzeitmitarbeiter) deutlich mehr als in der Fläche (5 Mitarbeiter). Aber auch die Hälfte der semiprofessionellen Taxibetriebe hat Vollzeitbeschäftigte – immerhin annähernd 5 Mitarbeiter pro Unternehmen.
- **Teilzeitmitarbeiter:** Teilzeitkräfte sind nur in den städtischen Zentren zu finden – im Schnitt 6 pro Betrieb. Bei semiprofessionellen Unternehmen liegt die Zahl der Teilzeitfahrer mit durchschnittlich einer Teilzeitkraft deutlich niedriger.
- **450-€-Kräfte:** Sämtliche Taxibetriebe setzen geringfügig Beschäftigte ein: Im Durchschnitt rund 9 Fahrer bei den professionellen und knapp 4 Fahrer bei den semiprofessionellen Betrieben.
- **Familienmitglieder:** Mithelfende Familienmitglieder spielen im Kreis Rendsburg-Eckernförde keine Rolle.

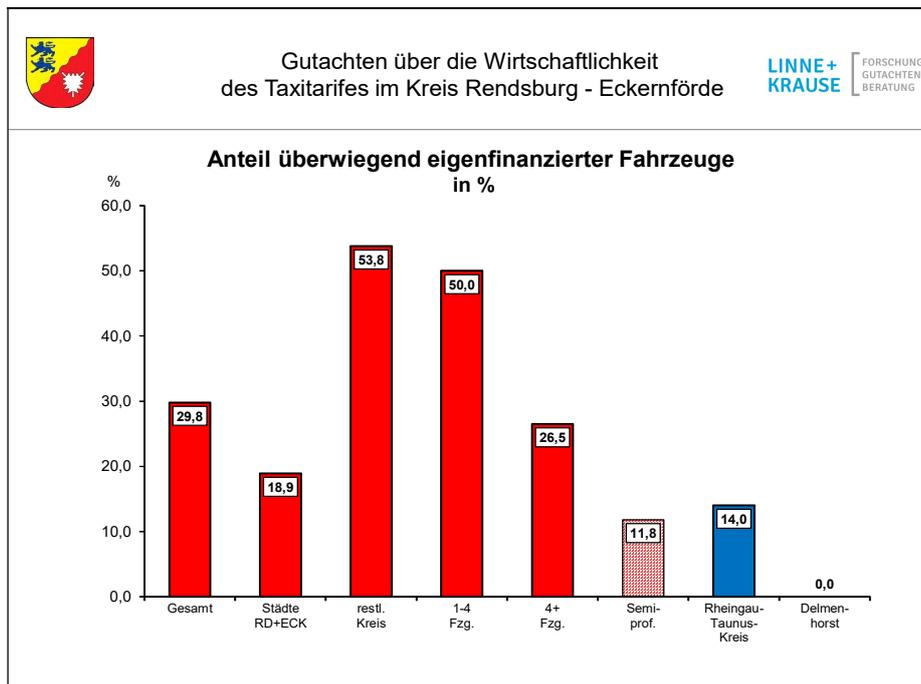
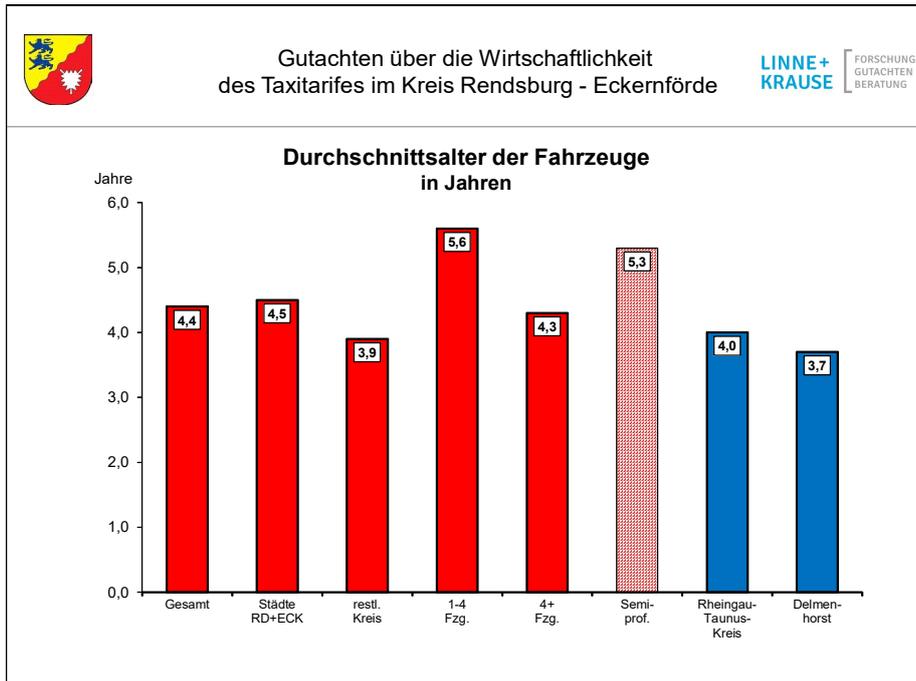
3.2 ANGEBOTSAKTOR FAHRZEUGFLOTTE

Die Qualität der Taxiflotte ist unterschiedlich, insgesamt aber relativ günstig:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % BZW. IN € -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
<i>neu in %</i>	84,6	83,9	87,5	50,0	89,7	54,5	80,0	95,0
<i>gebraucht in %</i>	15,4	16,1	12,5	50,0	10,3	45,5	20,0	5,0
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>neu in €</i>	33.594	33.611	33.531	30.992	33.807	26.648	30.089	31.922
<i>gebraucht in €</i>	11.922	13.056	6.250	7.560	15.037	10.503	15.060	24.700
Ø Wert in €	30.260	30.296	30.121	19.276	31.875	21.134	25.425	31.561

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 85% wird bei den professionellen Taxibetrieben ein recht guter Wert erzielt. Ein deutlicher Qualitätsunterschied ist dagegen zwischen kleineren (ca. 50% Neuwagenquote) und größeren Betrieben (ca. 90%) zu beobachten. Die semi-professionelle Flotte besteht dagegen eher aus älteren Fahrzeugen.
- **Investitionssumme:** Recht hoch ist die Investitionssumme: Im Durchschnitt kosten die professionell eingesetzten Taxis **ca. 30.300 €**. Semi-professionelle Taxis waren mit **ca. 21.100 €** pro Taxi deutlich weniger werthaltig. Der Anschaffungswert der „Gebrauchten“ ist mit knapp 12.000 € pro Fahrzeug etwas unterdurchschnittlich.
- **Fahrzeugalter:** Leicht überdurchschnittlich ist das Durchschnittsalter der professionellen Taxiflotte mit ca. 4,4 Jahren. Bereits im kritischen Bereich liegt aber das Durchschnittsalter der Fahrzeuge in kleineren Betrieben (ca. 5,6 Jahre). Aber auch die semiprofessionellen Taxis (ca. 5,3 Jahre) sind deutlich überaltert.
- **Fremdfinanzierung:** Branchenüblich liegt der Anteil überwiegend fremdfinanzierter Fahrzeuge zwischen 80% und 90% - so auch in den Städten Rendsburg und Eckernförde. Dabei spielen die sehr günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller eine wichtige Rolle, die eine Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig lohnend machen. Eine Ausnahme bilden in dieser Hinsicht die Taxis in der Fläche des Kreises, die mehrheitlich mit Eigenkapital beschafft wurden.



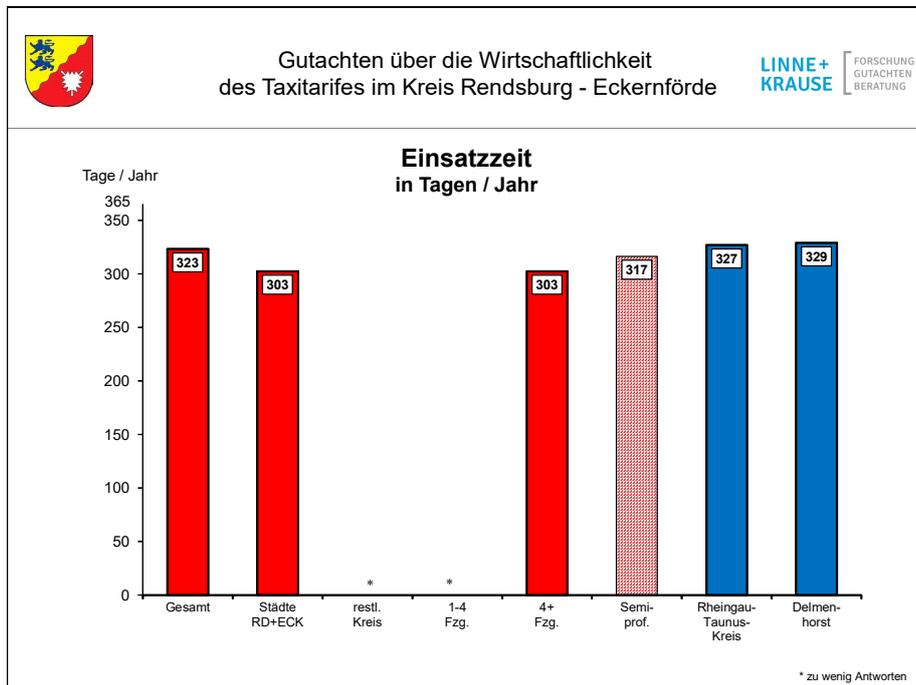


3.4 ANGEBOTSAKTOR EINSATZZEIT

Die zeitliche Auslastung der Taxis ist für einen Flächenkreis relativ groß. Es wird deutlich, dass die Taxiversorgung im Wesentlichen von den größeren Betrieben des Kreises gewährleistet wird, so dass sich auch aus diesem Grunde die Tarifgestaltung primär an den Erfordernissen dieser Unternehmen ausrichten sollte:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2017 - SCHICHTENORGANISATION IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
1-Schicht	10,0	14,3	0,0	0,0	16,7	62,5	22,2	0,0
1,5-Schicht	50,0	42,9	66,7	75,0	33,3	37,5	22,2	75,0
2-Schicht	40,0	42,9	33,3	25,0	50,0	0,0	55,6	25,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Nur vereinzelte Betriebe fahren lediglich im 1-Schichtbetrieb. Ansonsten arbeiten alle professionellen Taxiunternehmen in ein bis zwei Schichten pro Tag, wobei die schwankende Nachfrage für ein „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen sorgt. Annähernd zwei Drittel der semiprofessionellen Taxis fahren dagegen lediglich im 1-Schichtbetrieb.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind professionelle Taxis ca. 323 Tage pro Jahr im Einsatz – ein etwas überdurchschnittlicher Wert. Semiprofessionelle Taxis kommen auf annähernd die gleiche Zahl der Einsatztage (ca. 317 Tage).

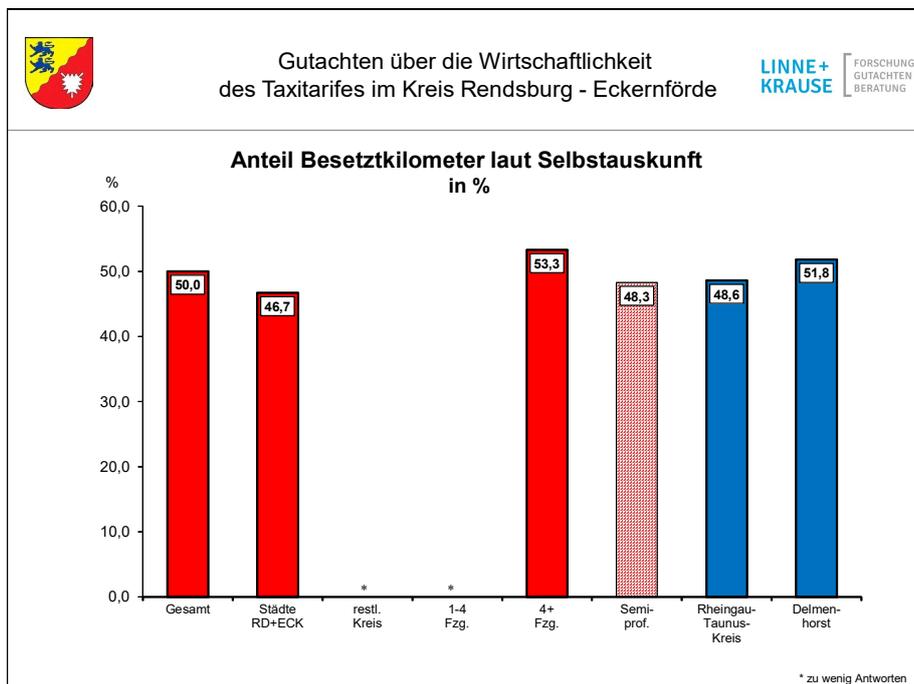
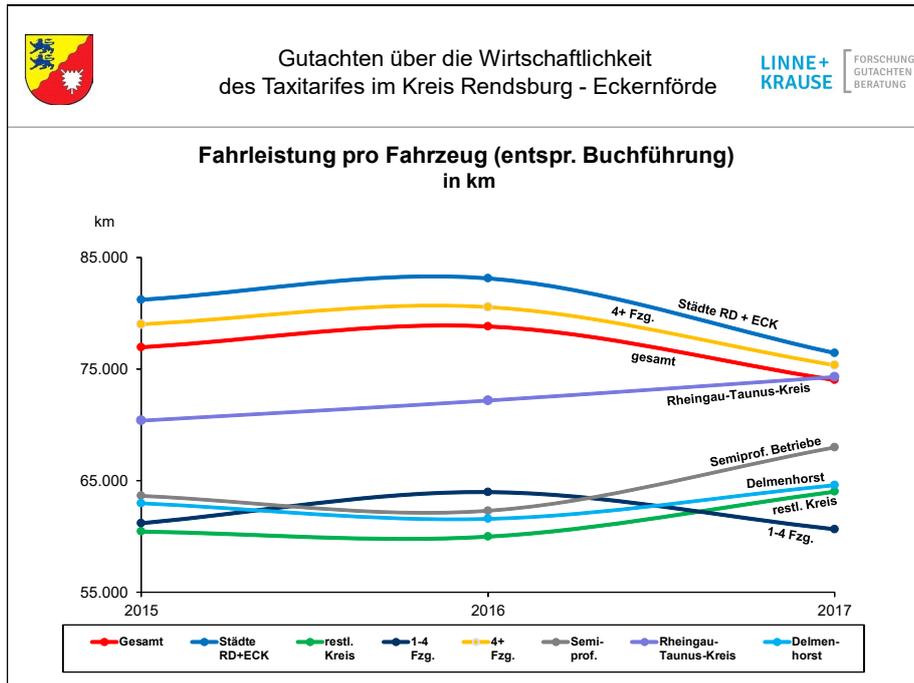


3.5 ANGEBOTSAKTOR FAHRLEISTUNG

Eine weitere bedeutende Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Generell gilt: Je verdichteter, je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2015 - 2017 - IN KM / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Rheing.-Taurus-Kreis	Delmenhorst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	76.955	81.218	60.438	61.185	79.013	63.637	70.381	62.978
2016	78.827	83.135	59.980	63.980	80.563	62.303	72.182	61.573
2017	74.014	76.440	64.018	60.645	75.342	67.985	74.296	64.600
Ø 2015 - 2017	76.599	80.265	61.479	61.937	78.306	64.642	72.286	63.050

- **Fahrleistung:** Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gilt diese Regel nicht. Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 waren Taxis ca. 76.600 km auf der Straße – ein für Flächenkreise relativ hoher Wert. Die höchste Fahrleistung ist dabei in den Städten Rendsburg und Eckernförde (ca. 80.300 km) zu beobachten, wohingegen in der Fläche eine niedrigere Jahresfahrleistung herrscht (ca. 61.500 km). Es wird deutlich, dass die Eckernförder und die Rendsburger Taxis weit über die Stadtgrenzen hinaus arbeiten.
- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer im deutschen Taxigewerbe zwischen 47% und 53%. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt der Besetzanteil der Professionellen mit ca. 50% im „Mittelfeld“.



3.6 ANGEBOTSAKTOR TOURENSTRUKTUR

3.6.1 METHODISCHE VORBEMERKUNGEN

Parallel zur schriftlichen Erhebung fand eine Erhebung digitaler Taxameterdaten statt. Aktuell verfügen sieben meist größere Betriebe über digitale Aufzeichnungen. Teils reichen die bis ins Jahr 2017 zurück, teils beginnen sie erst im Laufe des Jahres 2018. Insgesamt wurden uns von drei Betrieben (mit zusammen etwa 40 Taxis) **ca. 85.500 Datensätze** einzelner Touren zur Verfügung gestellt, von denen wir aber nur **ca. 22.700** zweifellos als **Tariftouren** identifizieren und auswerten konnten. Diese Daten stammen aus 2018 - etwa zu gleichen Teilen aus der Stadt Rendsburg und aus der Fläche des Kreises:

- **Außertarifliche Fahrten:** Das Konzept „Fiskaltaxameter“ ist primär für das großstädtische Taxigewerbe ausgelegt, wo fast alle Fahrten „über das Taxameter laufen“. Im Kreisgebiet spielen dagegen außertarifliche Fahrten (Kranken-, Schüler-, ÖPNV-, Fernfahrten etc.) eine dominante Rolle, so dass das Taxameter nur einen Teil des Umsatzgeschehens abbildet. Allerdings ist zu beobachten, dass viele Betriebe auch außertarifliche Fahrten zunächst mit dem Taxameter erfassen, um das Entgelt nachträglich zu korrigieren.
- **Betriebliche Funktion:** Da der notwendige Korrekturaufwand aber häufig gescheut wird, bleiben die Tourendaten unbearbeitet, was zu einer erheblichen Verzerrung führt. Funktional nutzen viele Unternehmen ihre digitalen Aufzeichnung als Backup. Vielfach laufen die digitalen Aufzeichnungen quasi „im Leerlauf mit“. Maßgeblich im steuerlichen Sinne bleiben weiterhin die „analogen“ Aufzeichnungen, basierend auf den Schichtzetteln. Wir haben uns bemüht, von den uns zur Verfügung gestellten ca. 85.500 Tourendaten nur solche ca. 22.700 Touren auszufiltern, die zweifelsfrei nach Taxitarif gefahren wurden.
- **Generelle Regelungslücke:** Bei der Auswertung der Daten im Kreis Rendsburg-Eckernförde (aber auch in anderen Flächenkreisen) wird eine generelle Regelungslücke sichtbar: Es fehlt noch an rechtlichen und praktischen Vorgaben, wie Fiskaltaxameter im ländlich-kleinstädtischen Bereich zu führen sind. Die Bestimmungen auf Bundesebene sind widersprüchlich. Aber auch auf Landesebene beginnen die Finanzverwaltungen erst zögerlich, Vorgaben zu machen. Die Regelungslücke dürfte ein Grund sein, warum Fiskaltaxameter im Kreisgebiet auch bei „Pionierbetrieben“ noch nicht ernsthaft im Einsatz sind.

- **„Sondervereinbarungstarif“:** Auf kommunaler Ebene könnte eine Änderung der Tarifordnung erfolgen, so dass Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen als „Zweitarif“ im Taxameter hinterlegt werden können. Technisch ist ein „Zweitarif“ umsetzbar und wird unseres Wissens bereits vereinzelt genutzt – etwa im Kreis Kleve ¹. Dabei wäre aber eine Abstimmung mit der Eichdirektion Nord erforderlich.
- **Erfassungssysteme:** Die Betriebe im Kreisgebiet nutzen meist ein digitales Aufzeichnungssystem des österreichischen Taxameterherstellers HALE. Vereinzelt wird auch ein System des Softwareanbieters MPC in Zusammenarbeit mit dem italienischen Taxameteranbieter digitax verwendet. Während das hier eingesetzte HALE-System mit der manuellen Auslesung durch sogenannte Daten-Ceys arbeitet, läuft der Datentransfer bei MPC / digitax über eine Funkschnittstelle und ist damit technisch wesentlich zuverlässiger.
- **Keine steuerliche Belastbarkeit:** Beide Systeme sind (noch) keine vollwertigen Fiskaltaxametersysteme. Eine digitale Signatur, die Manipulationssicherheit gewährleisten könnte, ist in beiden Systemen noch nicht integriert. ² Es handelt sich also um Übergangslösungen, hauptsächlich für den innerbetrieblichen Gebrauch. Weil sich die Schleswig-Holsteinische Finanzverwaltung noch nicht des Themas angenommen hat, besteht für die örtlichen Unternehmen auch noch kein zwingender Anlass, steuerlich belastbare Fiskallösungen einzusetzen.

¹ siehe § 3 Abs. 2 Taxitarifordnung des Kreises Kleve: Tarif A und Tarif E

² Siehe die vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) entwickelte Technische Richtlinie TR-03153 *Technische Sicherheitseinrichtung für elektronische Aufzeichnungssysteme*.

3.6.2 INHALTLICHE AUSWERTUNG

Inhaltlich ergibt die vorläufige Auswertung der vorliegenden digitalen Daten folgendes Bild:

- **Tourenlänge:** Im Durchschnitt ist eine tarifpflichtige Taxitour im Kreis Rendsburg-Eckernförde ca. 7,2 km lang, wobei die Werte zwischen dem Rendsburger Betrieb (ca. 5 km) und dem ländlichen Betrieb (ca. 9 km) deutlich abweichen.
- **Tourenstaffel:** Dabei bewegen sich zwei Drittel der Touren im Bereich unter 7 km. Ca. 74% der Touren liegen im Bereich bis 10 km. Im Rendsburger Betrieb liegt der entsprechende Anteil sogar bei ca. 92%.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung					
Kilometerstaffel					
		km_Staffel	Anzahl	%	kumul. %
0 km	bis	1 km	2.888	12,7%	12,7%
1,1 km	bis	2 km	3.838	16,9%	29,7%
2,1 km	bis	3 km	2.921	12,9%	42,6%
3,1 km	bis	4 km	2.029	9,0%	51,5%
4,1 km	bis	5 km	1.544	6,8%	58,3%
5,1 km	bis	6 km	996	4,4%	62,7%
6,1 km	bis	7 km	778	3,4%	66,2%
7,1 km	bis	8 km	718	3,2%	69,3%
8,1 km	bis	9 km	680	3,0%	72,3%
9,1 km	bis	10 km	368	1,6%	74,0%
10,1 km	bis	11 km	371	1,6%	75,6%
11,1 km	bis	12 km	508	2,2%	77,9%
12,1 km	bis	13 km	369	1,6%	79,5%
13,1 km	bis	14 km	574	2,5%	82,0%
14,1 km	bis	15 km	688	3,0%	85,1%
15,1 km	bis	16 km	781	3,4%	88,5%
16,1 km	bis	17 km	631	2,8%	91,3%
17,1 km	bis	18 km	475	2,1%	93,4%
18,1 km	bis	19 km	243	1,1%	94,5%
19,1 km	bis	20 km	160	0,7%	95,2%
20,1 km	bis	21 km	164	0,7%	95,9%
21,1 km	bis	22 km	52	0,2%	96,1%
22,1 km	bis	23 km	65	0,3%	96,4%
23,1 km	bis	24 km	110	0,5%	96,9%
24,1 km	bis	25 km	75	0,3%	97,2%
	über	25 km	631	2,8%	100,0%
			22.657	100,0%	

- **Tourenpreis:** Dem entsprechend sind die Taxipreise: Im Durchschnitt kostet eine Taxitour im Kreisgebiet ca. 14,80 €. In der Stadt Rendsburg schlägt eine durchschnittliche Taxitour mit ca. 12,60 € zu Buche, während in der Fläche im Durchschnitt 17,10 € fällig werden.
- **Verteilung Wochentage:** Im Kreis Rendsburg-Eckernförde konzentriert sich das Fahrgeschehen auf die Wochentage – mit deutlichen Schwerpunkten am Dienstag und Freitag. Während der Woche spielen zudem Krankenfahrten eine bedeutende Rolle. Wie auch anderenorts, ist Freitag der nachfragestärkste Tag. Hier trifft eine starke Tagschicht auf eine ebenfalls starke Spätschicht. Geringe Nachfrage zeichnet sich erwartungsgemäß am Sonntag ab.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung		
Wochentage		
Wochentag	Anzahl	%
Montag	2504	12,7%
Dienstag	3382	17,2%
Mittwoch	2186	11,1%
Donnerstag	2596	13,2%
Freitag	3778	19,2%
Samstag	2871	14,6%
Sonntag	2327	11,8%
	19.644	100,0%

- **Verteilung Tagesverlauf:** Im Tagesverlauf konzentriert sich das Fahr- geschehen erwartungsgemäß stark auf die Tagstunden zwischen 6:00 und 18:00 Uhr: Ca. 74% aller Touren finden in diesem Zeitraum statt. Von 6:00 bis 22:00 Uhr liegt der Fahrtenanteil bei ca. 83%. In der Fläche sogar bei ca. 87%.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung					
Tagesverlauf					
		Stunde	Anzahl	%	kumul. %
0 Uhr	bis	1 Uhr	549	2,4%	2,4%
1 Uhr	bis	2 Uhr	553	2,4%	4,9%
2 Uhr	bis	3 Uhr	494	2,2%	7,0%
3 Uhr	bis	4 Uhr	439	1,9%	9,0%
4 Uhr	bis	5 Uhr	327	1,4%	10,4%
5 Uhr	bis	6 Uhr	478	2,1%	12,5%
6 Uhr	bis	7 Uhr	531	2,3%	14,9%
7 Uhr	bis	8 Uhr	1164	5,1%	20,0%
8 Uhr	bis	9 Uhr	1662	7,3%	27,4%
9 Uhr	bis	10 Uhr	1993	8,8%	36,1%
10 Uhr	bis	11 Uhr	2032	9,0%	45,1%
11 Uhr	bis	12 Uhr	2052	9,1%	54,2%
12 Uhr	bis	13 Uhr	1990	8,8%	63,0%
13 Uhr	bis	14 Uhr	1511	6,7%	69,6%
14 Uhr	bis	15 Uhr	1180	5,2%	74,8%
15 Uhr	bis	16 Uhr	1001	4,4%	79,3%
16 Uhr	bis	17 Uhr	812	3,6%	82,8%
17 Uhr	bis	18 Uhr	881	3,9%	86,7%
18 Uhr	bis	19 Uhr	533	2,4%	89,1%
19 Uhr	bis	20 Uhr	453	2,0%	91,1%
20 Uhr	bis	21 Uhr	449	2,0%	93,1%
21 Uhr	bis	22 Uhr	454	2,0%	95,1%
22 Uhr	bis	23 Uhr	524	2,3%	97,4%
23 Uhr	bis	24 Uhr	595	2,6%	100,0%
			22.657	100,0%	

4 BETIEBSWIRTSCHAFTLICHE LAGE

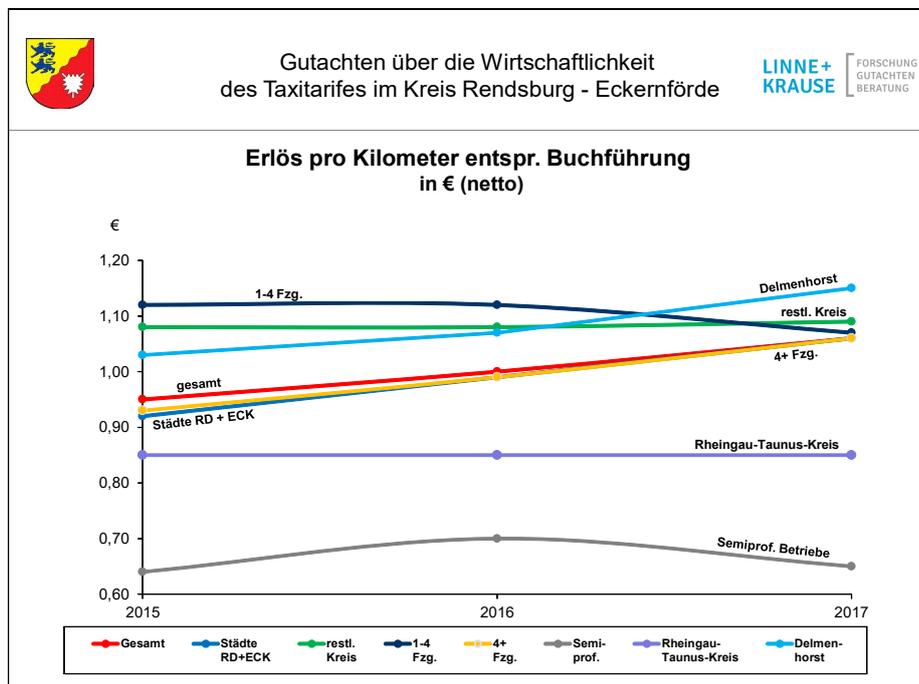
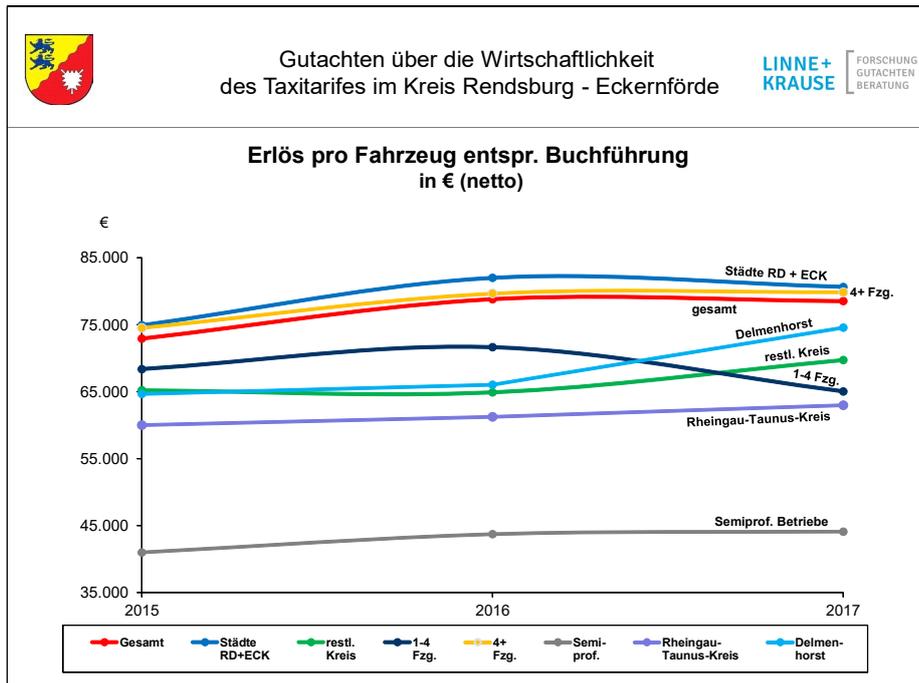
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation** des örtlichen Taxigewerbes.

4.1 ERLÖS

Seit 2015 sind im Kreis Rendsburg-Eckernförde steigende Erlöse zu verbuchen:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	72.927	74.921	65.201	68.381	74.520	40.997	59.996	64.662
2016	78.823	82.006	64.896	71.657	79.660	43.722	61.239	66.027
2017	78.524	80.659	69.728	65.052	79.862	44.113	62.979	74.550
Ø 2015 - 2017	76.758	79.195	66.608	68.363	78.014	42.944	61.405	68.413
2015 vs. 2017	7,7%	7,7%	6,9%	-4,9%	7,2%	7,6%	5,0%	15,3%

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 erzielte das professionell arbeitende Taxigewerbe im Kreis einen Nettoerlös von ca. 76.800 € pro Fahrzeug. Von 2015 auf 2016 war in den städtischen Zentren ein deutliches Plus zu verzeichnen (ca. 8%), das sich in ähnlicher Größenordnung ein Jahr darauf in der Fläche wiederholte. Insgesamt rangieren die Erlöse im „oberen Mittelfeld“ des deutschen Taxigewerbes.
- **Semiprofessionelle:** Wesentlich niedriger sind dagegen die steuerlich erklärten Erlöse semiprofessioneller Betriebe, die auf Umsätze von (angeblich) rund 43.000 € kamen.



KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / KM -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	0,95	0,92	1,08	1,12	0,94	0,64	0,85	1,03
2016	1,00	0,99	1,08	1,12	0,99	0,70	0,85	1,07
2017	1,06	1,06	1,09	1,07	1,06	0,65	0,85	1,15
Ø 2015 - 2017	1,00	0,99	1,08	1,10	1,00	0,66	0,85	1,08

- **Erlös pro km:** 2015 bis 2017 kamen professionelle Taxis im Kreisgebiet auf einen durchschnittlichen Nettoerlös von ca. 1,00 € / km – ein für westdeutsche Flächenkreise recht gutes Niveau. 2017 wurde zuletzt ein Wert von 1,06 € / km erreicht. Das Erlösniveau in der Fläche des Kreises ist mit ca. 1,08 € / km höher als in den städtischen Zentren (ca. 0,99 € / km). Zum Vergleich: Auf dem Taximarkt des Rheingau-Taunus-Kreises wurden lediglich ca. 0,85 € / km gefahren; in der Stadt Delmenhorst ca. 1,08 € / km. Der aktuelle Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde erlaubt unter normalen taxitypischen Umständen einen Nettoerlös von rund 1,10 € / km am Tage bzw. 1,17 € / km in der Nacht.³
- **Semiprofessionelle:** Die semiprofessionellen Taxis erzielten im Durchschnitt Kilometererlöse von lediglich ca. 0,66 € / km. Damit wird ein betriebswirtschaftlich nicht mehr vertretbares Niveau erreicht.

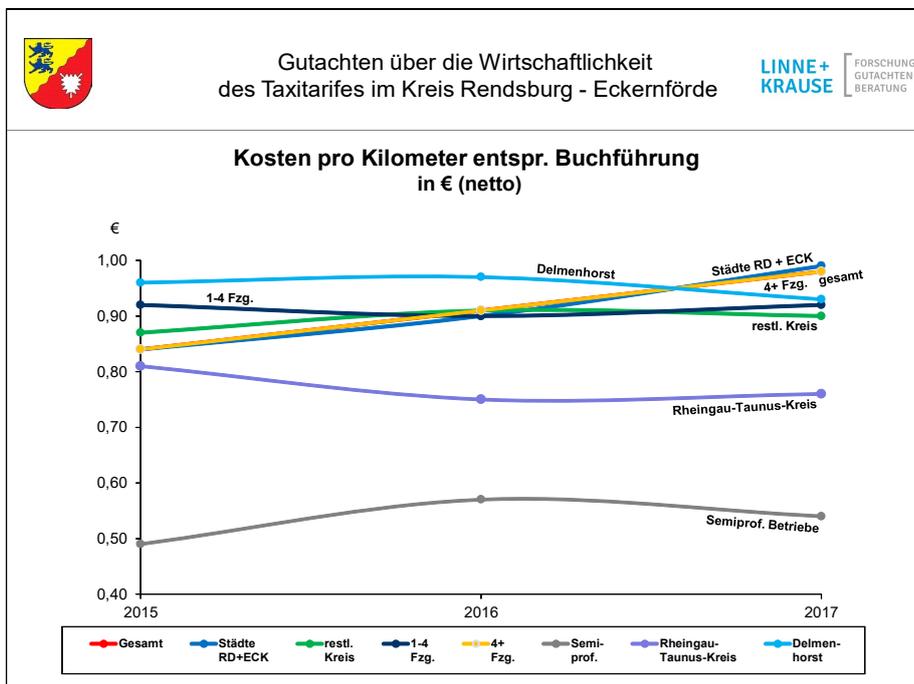
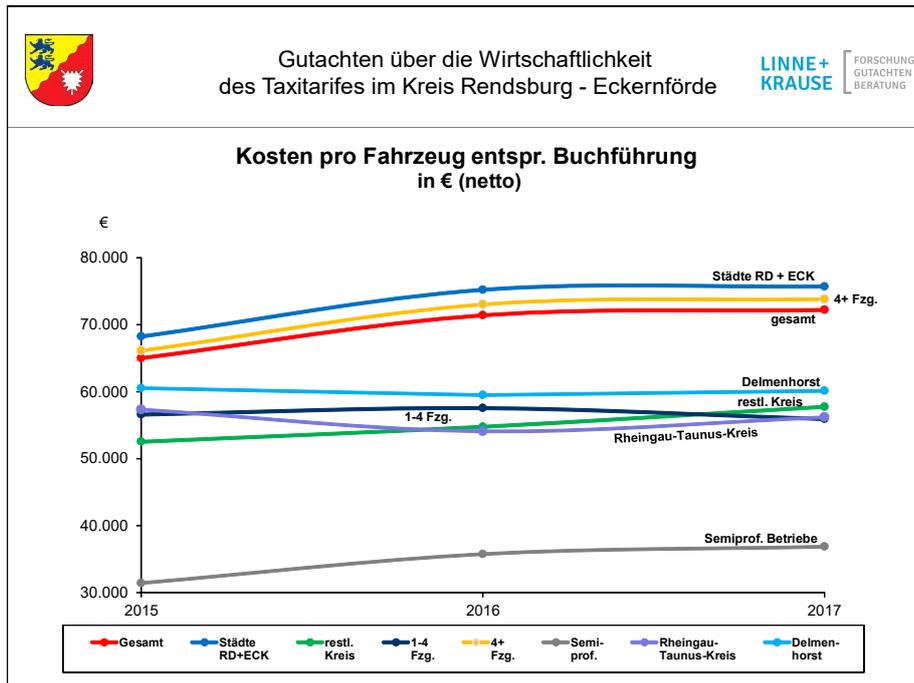
³ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, ohne Wartezeitentgelt, Touren zum amtlichen Tarif.

4.2 KOSTEN

Im Rahmen der schriftlichen Untersuchung konnten nur die steuerlich gemeldeten Kosten und Erlöse der Jahre 2015 bis 2017 erfasst werden. Bereits in diesem Zeitraum, der im Weiteren noch auf das Jahr 2020 fortzuschreiben ist, ist eine substantielle Kostensteigerung zu beobachten:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 – 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	65.020	68.245	52.523	56.586	66.120	31.421	57.342	60.540
2016	71.419	75.227	54.761	57.550	73.041	35.752	54.082	59.513
2017	72.210	75.720	57.751	55.915	73.829	36.850	56.185	60.140
Ø 2015 - 2017	69.550	73.064	55.012	56.684	70.997	34.674	55.870	60.064
2015 vs. 2017	11,1%	11,0%	10,0%	-1,2%	11,7%	17,3%	-2,0%	-0,7%

- **Kosten:** Im deutschen Taxigewerbe schwanken die jährlichen Kosten meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Unternehmensstruktur. Das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde „produziert“ mit Kosten von durchschnittlich ca. 69.600 € auf weit überdurchschnittlichem Niveau. In besonderem Maße trifft dies auf die städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde zu, wo rund 73.100 € Kosten pro Fahrzeug anfallen. In der Fläche des Kreises liegt der Wert mit ca. 55.000 € deutlich niedriger. In der prozentualen Betrachtung lag die Kostensteigerung von 2015 bis 2017 bei ca. 11% bis 12%.
- **Semiprofessionelle:** Etwa zu den halben Kosten arbeiten dagegen semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle Betriebe kommen auf durchschnittlich ca. 34.700 €.



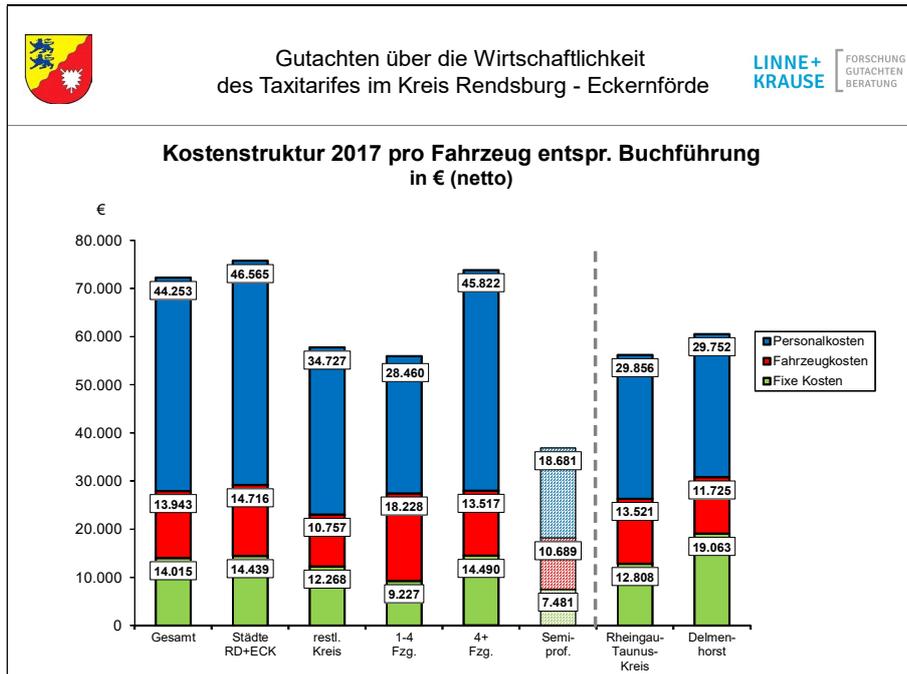
KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2015 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	16.311	17.610	11.280	11.411	16.950	7.203	16.421	16.553
Fahrzeugkosten	14.298	15.419	9.956	16.984	13.948	9.926	15.008	10.689
Personalkosten	34.410	35.216	31.288	28.191	35.221	14.292	25.913	32.898
Gesamtkosten	65.020	68.245	52.523	56.586	66.120	31.421	57.342	60.140

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	14.015	14.439	12.268	9.227	14.490	7.481	12.808	19.063
Fahrzeugkosten	13.943	14.716	10.757	18.228	13.517	10.689	13.521	11.725
Personalkosten	44.253	46.565	34.727	28.460	45.822	18.681	29.856	29.752
Gesamtkosten	72.210	75.720	57.751	55.915	73.829	36.850	56.185	60.540

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 VS. 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	-14,1%	-18,0%	8,8%	-19,1%	-14,5%	3,9%	-22,0%	15,2%
Fahrzeugkosten	-2,5%	-4,6%	8,0%	7,3%	-3,1%	7,7%	-9,9%	9,7%
Personalkosten	28,6%	32,2%	11,0%	1,0%	30,1%	30,7%	15,2%	-9,6%
Gesamtkosten	11,1%	11,0%	10,0%	-1,2%	11,7%	17,3%	-2,0%	0,7%

Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Kostenarten** vorgenommen:

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von ca. 14.000 € (2017) arbeiten die professionellen Taxis im Kreisgebiet auf branchenüblichem Niveau. Üblicherweise rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 10.000 € und 16.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Bemerkenswert: Seit 2015 (ca. 16.300 €) sind die fixen Kosten um ca. 14% gesunken. Ein ähnlicher Trend ist auch im Rheingau-Taunus-Kreis zu beobachten. Angesichts der aktuellen Diesel-Diskussion scheuen viele Unternehmer Neuanschaffungen. Die höchsten Fixkosten finden sich in den Städten Rendsburg und Eckernförde und in den größeren Betrieben (gut 14.000 €), wo seit 2015 auch der größte Rückgang zu verzeichnen ist. Weit unterdurchschnittliche Fixkosten finden sich dagegen bei den semiprofessionellen Betrieben (ca. 7.500 €).
- **Fahrzeugkosten:** Auch die überwiegend variablen Fahrzeugkosten professioneller Betriebe sind leicht rückläufig – vermutlich auch als Folge sinkender Kraftstoffkosten. Von ca. 14.300 € in 2015 sanken die Fahrzeugkosten bis 2017 auf ca. 13.900 € und rangieren damit etwa in Augenhöhe mit dem Rheingau-Taunus-Kreis (2017: ca. 13.500 €) oder mit der Stadt Delmenhorst (2017: ca. 11.700 €).
- **Personalkosten:** Im Gegensatz zu den allgemeinen Kosten sind die Personalkosten seit 2015 substantiell um ca. 29% gestiegen – am deutlichsten in den städtischen Zentren (32%). Mit knapp 44.300 € pro Taxi in 2017 rangieren sie auf recht hohem Niveau – insbesondere in den Städten Rendsburg und Eckernförde (ca. 46.600 €) sowie bei den größeren Betrieben (ca. 45.800 €). Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft ist im Einschichtbetrieb ein Mindestaufwand von ca. 28.000 € bis ca. 30.000 € erforderlich.



KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / KM -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	0,84	0,84	0,87	0,92	0,84	0,49	0,81	0,96
2016	0,91	0,90	0,91	0,90	0,91	0,57	0,75	0,97
2017	0,98	0,99	0,90	0,92	0,98	0,54	0,76	0,93
Ø 2015 - 2017	0,91	0,91	0,89	0,92	0,91	0,54	0,77	0,95
2015 vs. 2017	16,7%	17,9%	3,4%	0,0%	16,7%	10,2%	-6,2%	-3,1%

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten professioneller Taxis schwankten im Kreisgebiet zwischen 2015 und 2017 um 0,91 € / km (2017 zuletzt: ca. 0,98 € / km) und rangieren damit etwa im Branchendurchschnitt. Gleichzeitig stiegen die Kilometerkosten um ca. 17% – in den städtischen Zentren (ca. 18%) deutlich stärker als im sonstigen Kreisgebiet (ca. 3%).

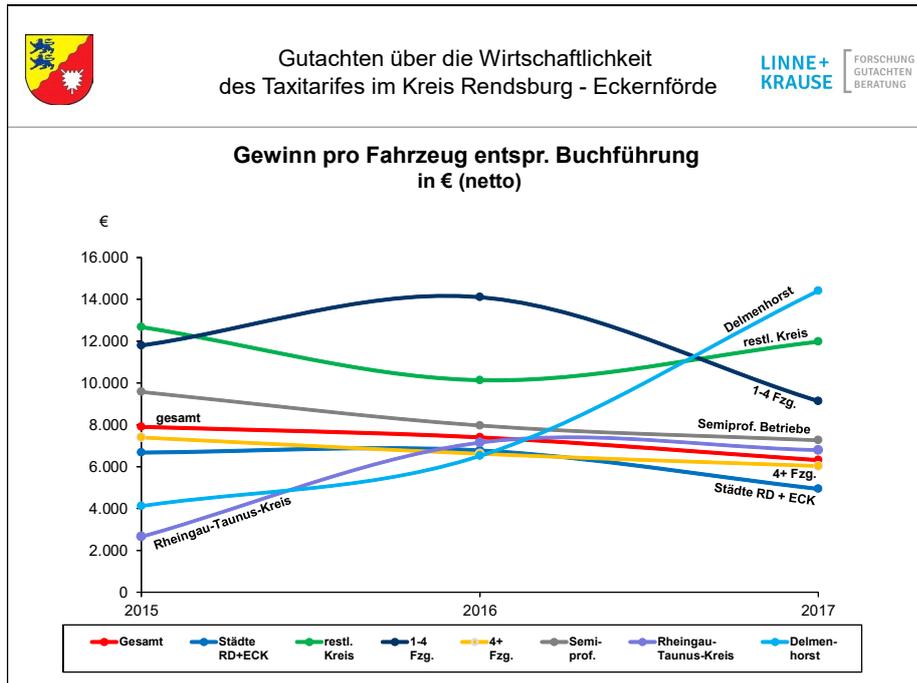
In der Zusammenschau haben im Zeitraum 2015 bis 2017 die Mehrkosten in Höhe von ca. 11,1% die Mehrerlöse in Höhe von ca. 7,7% deutlich übertroffen. Überschlüssig zeichnete sich daher bis Ende 2017 ein tariflicher Anpassungsbedarf von **rund 3,5% ab**.

4.3 ÜBERSCHUSS

Auf der Ebene betrieblicher Gewinne hat der überproportionale Kostenanstieg deutliche Spuren hinterlassen:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Rheing.-Taunus-Kreis	Delmenhorst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	7.907	6.676	12.678	11.795	8.400	9.576	2.654	4.122
2016	7.404	6.779	10.135	14.107	6.619	7.970	7.157	6.514
2017	6.314	4.939	11.977	9.137	6.033	7.263	6.794	14.410
Ø 2015 - 2017	7.208	6.131	11.597	11.680	6.684	8.270	5.535	8.349
2015 vs. 2017	-20,1%	-26,0%	-5,5%	-22,5%	-28,2%	-24,2%	156,0%	249,6%

- **Jahresüberschuss:** Von 2015 bis 2017 erwirtschafteten Taxis im Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Überschuss von durchschnittlich nur ca. 7.200 € pro Jahr und Fahrzeug. Seit 2015 ist eine deutlich rückläufige Entwicklung um ca. 20% zu erkennen – von ca. 7.900 € auf ca. 6.300 €. Gleichzeitig ist eine Abweichung zwischen den städtischen Zentren (ca. 6.100 €) und der Fläche des Kreises (ca. 11.600 €) zu beobachten. In den städtischen Zentren und in den größeren Betrieben war der Rückgang mit ca. 26% bis ca. 28% besonders ausgeprägt. Eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum mehr zu erzielen. Etwas höher ist dagegen der Überschuss semiprofessioneller Betriebe mit durchschnittlich ca. 8.300 €.
- **BZP-Referenzwert:** Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang der Vergleich mit den Musterdaten, die der BZP – der Dachverband des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes – jährlich veröffentlicht. Der BZP-Überschuss markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestgewinn, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. Von 2015 bis 2017 lag der BZP-Wert bei ca. 21.400 €.



5 KÜNFTIGE TARIFGESTALTUNG

5.1 ERWARTUNG DER UNTERNEHMER

Im Rahmen der schriftlichen Befragung wurden die Unternehmer 2018 befragt, ob der seinerzeit für 2019 geplante Mindestlohn von 9,19 € / Std. mit dem gegenwärtigen Taxitarif zu finanzieren wäre:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE MINDESTLOHN FINANZIERBAR 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
ohne Antwort	30,0	28,6	33,3	50,0	16,7	12,5	44,4	57,1
mit Antwort	70,0	71,4	66,7	50,0	83,3	87,5	55,6	42,9
<i>ja</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42,9	40,0	33,3
<i>nein</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	57,1	40,0	66,7
<i>weiß nicht</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Hohe Responsequote:** Ca. 70% der Unternehmer antworteten auf diese Frage – deutlich mehr als beispielsweise im Rheingau-Taunus-Kreis oder in der Stadt Delmenhorst. Es wird deutlich, dass diese Frage für die Unternehmer im Kreis Rendsburg-Eckernförde von besonderer Bedeutung ist – insbesondere für größere Betriebe (Responsequote: ca. 83%).
- **Eindeutige Einschätzung:** Sämtliche professionellen Unternehmer gaben an, den ab 2019 geltenden Mindestlohn nicht mit dem aktuellen Taxitarif finanzieren zu können. Ein anderes Bild zeigte sich lediglich bei den Semiprofessionellen, von denen immerhin ca. 43% äußerten, auch ohne Tarifierhöhung auszukommen.

5.2 HÖHE DES TARIFS

Das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde besteht im Kern aus dem Gewerbe der beiden namensgebenden Städte, in denen rund 60% aller Taxis beheimatet sind. Hinzu kommen einige mittelgroße Betriebe in Streulage. Der Kern des Gewerbes wird im Wesentlichen durch kaum mehr als einer Handvoll Mehrwagenbetriebe gebildet. Diese Betriebe sind auch für die flächendeckende Versorgung wichtig. Daher sollte sich die künftige Tarifgestaltung an dieser zentralen Gruppe ausrichten:

Im Zeitraum **2015 bis 2017** waren die Gesamtkosten in dieser Kerngruppe um ca. 11,1% gestiegen, wohingegen die Erlöse lediglich um ca. 7,7% angezogen hatten, so dass sich bis Ende eine Lücke von ca. **3,4%** aufgetan hat.

Die weitere Kostenentwicklung im Zeitraum **2018 bis 2020** kann u.a. mit Hilfe unseres Taxi-Kostenindexes prognostiziert werden:

Kalkulation: Prognose allgemeine Kosten (ohne Personalkosten), Kreis Rendsburg - Eckernförde 2017 bis 2020				
Pos.	Betriebstyp	Fahrzeuge 2017	Fahrzeuge 2020 Prognose)	Veränderung 2017 bis Ende 2020 in %
		Mehrwagen 4+ Fzg.	Mehrwagen 4+ Fzg.	Mehrwagen 4+ Fzg.
	Ø Fahrleistung im km:	78.000	78.000	
1. Fixe Kosten				
2.	Rechtsschutz	48,00 €	52,00 €	8,3%
3.	Eichgebühren (ohne Konformitätsbewertungsstelle), ca.	75,00 €	75,00 €	0,0%
4.	Hauptuntersuchung	70,00 €	75,00 €	7,1%
5.	Berufsgenossenschaft, ca.	800,00 €	850,00 €	6,3%
6.	Telefon (ca. 1% allgemeine Preissteigerung seit 01/2015)	125,00 €	135,00 €	8,0%
7.	Jahresabschluss	410,00 €	420,00 €	2,4%
8.	sonstige Gemeinkosten	740,00 €	750,00 €	1,4%
9.	Abschreibung (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	6.400,00 €	6.400,00 €	0,0%
10.	Kapitalzins 3,5% (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	1.120,00 €	1.120,00 €	0,0%
11.	Kfz-Steuer	350,00 €	370,00 €	5,7%
13.	Haftpflichtversicherung (BZP / Linne + Krause GmbH)	4.300,00 €	4.800,00 €	11,6%
14.	Summe Fixe Kosten	14.438,00 €	15.047,00 €	4,2%
16. Variable Kosten				
17.	Diesel (9 l Diesel /100 Km; 1,01 € bzw. 1,20 €, netto) Q: ADAC / eigene Schätzung	7.100,00 €	8.450,00 €	19,0%
18.	Wartung und Reparatur (ca. 4,0 Cent / km bzw. 4,5 Cent / km)	3.900,00 €	3.900,00 €	0,0%
19.	sonstige variable Kosten	2.500,00 €	2.500,00 €	0,0%
20.	Summe Variable Kosten	13.500,00 €	14.850,00 €	10,0%
22. allgemeine Kosten				
23.	Summe allgemeine Kosten	27.938,00 €	29.897,00 €	7,0%
24.	Anteil an den Gesamtkosten (40%)			2,8%

- **Allgemeine Kosten:** Insgesamt ist bis 2020 mit einem Anstieg der Gesamtkosten um ca. 7% zu rechnen, wobei der Löwenanteil voraussichtlich auf steigende Kraftstoffkosten (+19%) aber auch auf weiter steigende Versicherungskosten geht (+12%).
- **Anteil an Gesamtkosten:** Der Anteil der allgemeinen Betriebskosten an den Gesamtkosten liegt bei größeren Mehrwagenbetrieben bei rund 40%, so dass die 7%ige Steigerung der allgemeinen Kosten voraussichtlich mit **ca. 2,8%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.
- **Personalkosten:** Maßstab für den Anstieg der Personalkosten ist der gesetzliche Mindestlohn, der im Zeitraum 2018 bis 2020 um ca. 5,8% steigen wird bzw. bereits teilweise gestiegen ist. Bei einem Anteil von ca. 60% an den Gesamtkosten, werden die Personalkosten bis 2020 mit voraussichtlich **rund 3,5%** auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Lücke 2015 bis 2017:** Hinzu kommt die Lücke bei den Gesamtkosten in Höhe von **ca. 3,4%**, die sich zwischen 2015 und 2017 aufgebaut hatte.

Gesetzlicher Mindestlohn						
Auswirkung auf die Gesamtkosten 2018 bis 2020						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anstieg der Gesamtkosten bei Personalkostenanteil ...	
					55%	60%
2014	7,00 €					
2015	8,50 €	1,50 €			0,0%	0,0%
2017	8,84 €	0,34 €			0,0%	0,0%
2019	9,19 €	0,35 €	4,0%	4,0%	2,2%	2,4%
2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	5,8%	3,2%	3,5%

- **Gesamtkosten:** Bezogen auf den gesamten Zeitraum seit der letzten Tarifanpassung 2014 / 2015 ist bis 2020 daher von einem Anpassungsbedarf von **annähernd 10%** auszugehen.

6 RENDSBURG-ECKERNFÖRDE IN DER TAXITARIFLANDSCHAFT

6.1 TAXITARIF IM BUNDESWEITEN VERGLEICH

Im bundesweiten Vergleich gehört Schleswig-Holstein zu den günstigen Taxi-Ländern. Die höchsten Taxipreise werden zurzeit in Thüringen und Sachsen-Anhalt verlangt, wo 2014 / 2015 teilweise weit überzogene Anpassungen „politisch durchgewunken“ wurden, ohne dabei ernsthaft „auf die Zahlen zu schauen“ – in der Spitze (Erfurt, Burgenlandkreis) mit mehr als 40% Preissteigerung!

Taxitarife in Flächenkreisen in ausgewählten Bundesländern (Tagtarif / Taxi, 4 Fahrgäste)				
Bundesland	gültig	Beispiel Touren		
		3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Ø Sachsen-Anhalt	2018	10,25 €	16,33 €	25,78 €
Ø Sachsen	2015	10,04 €	15,61 €	24,51 €
Ø Baden-Württemberg	2015	9,58 €	16,14 €	
Ø Niedersachsen	2015	9,52 €	15,74 €	
Ø Nordrhein-Westfalen	2018	9,06 €	15,56 €	25,42 €
Ø Schleswig-Holstein	2018	9,01 €	15,52 €	24,82 €

- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** In Schleswig-Holsteinischen Flächenkreisen liegt der Preis für eine 3-km-Tour ohne Wartezeit im Durchschnitt bei ca. 9,00 € – etwa gleichauf mit Nordrhein-Westfalen, aber 0,50 € bis 0,60 € unter Niedersachsen oder Baden-Württemberg. In Sachsen-Anhalt ist die gleiche Leistung sogar ca. 1,25 € teurer.
- **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische mittellange Taxitour von 5 km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) kostet in Schleswig-Holstein ca. 15,50 € - etwas weniger als in NRW und Sachsen (15,60 €) oder Niedersachsen (ca. 15,70 €). Im teuren Taxi-Land Sachsen-Anhalt kostet eine solche Tour sogar ca. 16,30 €.
- **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Bei längeren Strecken gleichen sich die Preise bundesweit an. Mit **ca. 24,80 €** zählt Schleswig-Holstein aber auch hier zu den eher günstigen Taximärkten.

6.2 TAXITARIF IM LANDESWEITEN VERGLEICH

Der aktuelle Tarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde trat im Februar 2015 in Kraft – damals mit Blick auf die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns. Zu diesem Anlass hatten seinerzeit (fast) alle Städte und Kreise ihre Taxitarife „mindestlohntauglich“ gemacht. Im preiswerten Bundesland Schleswig-Holstein gehört der Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den günstigeren Kreisen: Zwischenzeitlich haben in Schleswig-Holstein fünf Kreise ihre Tarife erhöht (siehe Tabelle).

Der Blick auf die aktuelle Schleswig-Holsteinische Taxitariflandschaft zeigt, dass die Taxipreise im Kreis Rendsburg-Eckernförde insgesamt **rund 2,0%** unter dem Durchschnitt der Flächenkreise liegen:

- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** Eine Taxitour von 3-km-Tour (ohne Wartezeit) kostet im Kreis zurzeit **ca. 8,70 €**. Im Landesdurchschnitt kostet eine derartige Tour zurzeit **ca. 9,00 €**. Die Spanne reicht von **ca. 7,85 €** im Kreis Plön bis **ca. 10,40 €** im Kreis Steinburg. Der Tarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde rangiert in dieser Hinsicht **ca. 3,3%** unter dem Landesdurchschnitt.
- **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische mittellange Taxitour von 5 km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) wird im Kreis Rendsburg-Eckernförde zurzeit mit **ca. 15,30 €** berechnet. In anderen Flächenkreisen des Landes kostet eine solche Tour aktuell im Durchschnitt **ca. 15,50 €**. Dabei reicht die Spanne von **ca. 14,00 €** im Kreis Plön bis **ca. 17,10 €** im Kreis Steinburg. In dieser Hinsicht bewegt sich der heimische Tarif **ca. 1,3%** unter dem Landesdurchschnitt.
- **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der 10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit. Eine solche Tour kostet in Rendsburg-Eckernförde zurzeit **ca. 24,30 €**. Im Landesdurchschnitt werden für die gleiche Leistung zurzeit **ca. 24,80 €** fällig. Die Spanne reicht von **ca. 22,80 €** in Plön bis **ca. 25,90 €** in Steinburg und im Hzgt. Lauenburg. Bei der 10-km-Tour rangiert Rendsburg-Eckernförde **etwa 2,0%** unter dem Landesdurchschnitt.

Kreis Rendsburg-Eckernförde				
Taxitarife in Schleswig-Holstein (Tagtarif / Taxi max. 4 Fahrgäste)				
Kreis e	gültig seit	Beispieltouren		
		3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Steinburg	Mai 18	10,42 €	17,07 €	25,87 €
Dithmarschen	Jul 15	9,70 €	16,02 €	25,77 €
Hzgt. Lauenburg	Dez 17	9,00 €	15,90 €	25,90 €
Nordfriesland (Festland)	Sep 18	9,15 €	15,85 €	25,10 €
Stormarn	Jan 18	8,70 €	15,70 €	25,70 €
Segeberg	Jan 15	9,20 €	15,50 €	25,00 €
Rendsburg-Eckernförde (aktuell)	Feb 15	8,70 €	15,30 €	24,30 €
Schleswig-Flensbeurg	Jan 15	8,75 €	15,25 €	24,00 €
Pinneberg	Aug 16	8,85 €	15,10 €	23,85 €
Ostholstein	Jan 15	8,75 €	15,07 €	24,82 €
Plön	Jan 15	7,85 €	14,02 €	22,77 €
Ø Schleswig-Holstein-Flächentarife (aktuell)		9,01 €	15,52 €	24,82 €
<u>Kreisfreie Städte (zur Information)</u>				
<i>Landeshauptstadt Kiel</i>	<i>Nov 17</i>	<i>9,05 €</i>	<i>14,55 €</i>	<i>22,10 €</i>
<i>Stadt Neumünster</i>	<i>Jun 14</i>	<i>8,30 €</i>	<i>12,40 €</i>	<i>20,40 €</i>
<i>Stadt Lübeck</i>	<i>Jan 15</i>	<i>8,60 €</i>	<i>13,80 €</i>	<i>21,40 €</i>
<i>Stadt Flensburg</i>	<i>Jan 15</i>	<i>8,90 €</i>	<i>14,83 €</i>	<i>22,63 €</i>
Ø Schleswig-Holstein kreisfr. Städte		8,71 €	13,90 €	21,63 €
<i>Krankenfahrt (1 Patient) 2015</i>	<i>Apr 15</i>	<i>7,30 €</i>	<i>12,60 €</i>	<i>20,60 €</i>
<i>Krankenfahrt (1 Patient) 2019</i>	<i>Apr 19</i>	<i>8,30 €</i>	<i>13,70 €</i>	<i>21,95 €</i>
Q. Genehmigungsbehörden / LV für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V.				

6.3 TAXITARIF UND SONDERVEREINBARUNGEN

Wirtschaftlich wichtiger als der amtliche Taxitarif sind im Flächenkreis Rendsburg-Eckernförde die Sondervereinbarungen über Krankenfahrten, die der Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V. mit den Krankenkassen schließt.⁴ Rund 45% aller Taxierlöse werden im Kreisgebiet allein mit Krankenfahrten erzielt, die somit das wirtschaftliche Fundament des Gewerbes bilden, ohne die „normale“ Taxifahrten kaum noch möglich wären.

- **Belegung:** Bedeutung hat bei den Krankenfahrten die Belegung der Fahrzeuge: Fahrten mit nur einem Patienten werden anders vergütet als Fahrten mit zwei oder drei Fahrgästen. Der Einfachheit halber wird im Folgenden auf eine Belegung mit nur einem Patienten abgestellt, die dem Taxiverkehr am nächsten kommt. Die Vereinbarung unterscheidet weiterhin zwischen „einfachen“ Krankenfahrten und Fahrten für Dialyse-, Chemo- und Strahlenpatienten, wobei sich beide Tourenarten in Schleswig-Holstein preislich aber nur minimal unterscheiden.
- **Strukturelle Unterschiede:** Ähnlich wie der Taxitarif folgen die Sondervereinbarungen einer Tarifformel, allerdings mit leicht abweichenden Elementen. So entspricht beispielsweise die **Grundgebühr** des Taxitarifs dem **Mindestpreis** der Sondervereinbarung. Deutlich unterscheidet sich jedoch die **Anfahrtsgebühr**. Von den Krankenkassen werden lediglich **0,80 € / km** gezahlt (bei zwei Patienten: **1,28 € / km**). Nach oben ist die Anfahrt mit 5,00 € „gedeckelt“.
- **Preislicher Abstand:** Der preisliche Abstand zwischen Taxitarif und Sondervereinbarung beträgt aktuell **rund 10%** bei Touren zwischen 5 km und 10 km. Wegen des relativ hohen Mindestpreises in Höhe von 7,30 €, bleibt der Abstand zum Taxitarif für die Kurzstrecke bei knapp 5%.⁵ Werden zwei Patienten gleichzeitig befördert, liegt das Entgelt der Krankenkassen substanziell über dem Taxitarif – bei einer 10-km-Tour um knapp 40%; auf Kurzstrecken sogar mehr als 50%!
- **Preisliche Entwicklung:** Von April 2015 bis April 2019 sind auch Krankenfahrten teurer geworden. Sofern nur ein Patient gefahren wird, lag das Plus zwischen **knapp 14%** für eine 3-km-Tour bis **knapp 7% für eine 10-km-Tour**. Die Entgelte für die Krankenförderung wurden von 2015 bis 2019 um überschlägig **10%** angehoben. Bei zwei gleichzeitig beförderten Patienten rangierte das Plus um jeweils 1 bis 2%-Punkte höher.

⁴ Siehe Anlage B zur Vereinbarung zwischen dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V. und den Landesverbänden der Krankenkassen v. 21.08.2018.

⁵ Zu den Zahlen siehe Tabelle auf Seite 46.

7 TARIFVORSCHLAG KREISVERWALTUNG

7.1 ECKPUNKTE DES TARIFKONZEPTS

Es liegt ein Tarifvorschlag der Kreisverwaltung vor, der im Rahmen der Gutachtenerstellung zu prüfen war. Vom aktuellen Tarif unterscheidet sich der Vorschlag in der **Höhe** und in der **Struktur**. Erklärtes Ziel ist es, den Taxitarif zu vereinfachen und ihn damit transparenter und verbraucherfreundlicher zu gestalten. Die Taxinutzung soll auch in der Fläche des Kreises einfacher und erschwinglicher werden:

- **Nachttarif:** Der aktuelle Taxitarif unterscheidet zwischen Hauptverkehrs- und Randzeiten (montags bis samstags von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags). Nach Einschätzung der Kreisverwaltung hat der Nachttarif geringe Bedeutung. Im Sinne der Tariftransparenz soll daher künftig der Nachttarif entfallen, wobei offen bleibt, ob von der Abschaffung auch die Sonn- und Feiertage betroffen sind.
- **Großraumtarif:** Für Fahrten mit Großraumtaxis gilt zurzeit ein gesonderter Tarif, der zudem nach Haupt- und Randzeiten unterscheidet. Stattdessen setzt die Kreisverwaltung auf einen einmaligen Großraumzuschlag.
- **Zusätzliche Tarifstaffel:** Ab dem 3. Kilometer bis einschließlich dem 6. Kilometer wird eine zusätzliche Kilometerstaffel eingefügt und damit eine teils erhebliche Absenkung des Kilometerentgelts vorgenommen. Längere Touren sind – so die Argumentation der Kreisverwaltung – häufig Überlandfahrten und werden daher schneller als Stadtfahrten abgewickelt, so dass hier ein Abschlag gewährt werden sollte – im Interesse der Verbraucher und als Anreiz, auch für längere Strecken ein Taxi zu bestellen.
- **Anfahrtstarif:** Bei Anfahrten außerhalb der Betriebssitzgemeinde wird zurzeit das „normale“ Kilometerentgelt (gemäß § 2 Taxitarifordnung) berechnet – sofern die Fahrt nicht in die Betriebssitzgemeinde zurückführt. Die Verwaltung fordert, „die Kosten für die Anfahrt ... an die tatsächlichen Betriebskosten anzupassen“ und setzt hierfür **0,70 € / km** an – von der Grenze der Betriebssitzgemeinde bis zum Besteller.
- **Wartezeitentgelt:** Künftig zählt das Wartezeitentgelt in Höhe von 36,00 € / Std. bei jeder Unterschreitung der Grenzgeschwindigkeit.

- **Normalfahrzeug:** Preislich wirkt sich der Tarifvorschlag der Kreisverwaltung sehr unterschiedlich aus – je nach Tageszeit und Fahrzeugart. In der **Hauptverkehrszeit** läuft der Vorschlag für Normalfahrzeuge (4 Fahrgäste) auf eine Anhebung im Kurz- und Mittelstreckenbereich um ca. 4% bis ca. 7% hinaus. In der **Randzeit** kommt es dagegen zur Senkung zwischen ca. 2% bis ca. 6%.
- **Großraumfahrzeug:** Andererseits sorgt der Vorschlag der Kreisverwaltung für eine substantielle Preissteigerung – besonders bei kurzen und mittleren Großraumtours. So verteuert sich beispielsweise eine 3-km in der Hauptverkehrszeit um gut 24% bzw. um ca. 12% in der Randzeit.

Die folgende Tabelle zeigt den preislichen Unterschied zwischen aktuellem Taxitarif und dem Vorschlag der Kreisverwaltung:

Kreis Rendsburg - Eckernförde				
aktueller Tarif vs. Tarifvorschlag				
Tarifelement	aktuell	Vorschlag Kreisverwaltung		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Normalfahrzeug				
Grundpreis (Werktag)	3,00 €	3,30 €	0,30 €	10,0%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	3,60 €	3,30 €	-0,30 €	-8,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	1,90 €	2,00 €	0,10 €	5,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	2,00 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	1,80 €	1,80 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,80 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	1,80 €	1,50 €	-0,30 €	-16,7%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,50 €	-0,30 €	-16,7%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%
Großraumfahrzeug				
einmaliger GR-Zuschlag	0,00 €	6,00 €	6,00 €	neu
Grundpreis (Werktag)	5,30 €	3,30 €	-2,00 €	-37,7%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	6,00 €	3,30 €	-2,70 €	-45,0%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	2,40 €	2,00 €	-0,40 €	-16,7%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	2,00 €	-0,55 €	-21,6%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	2,40 €	1,80 €	-0,60 €	-25,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	1,80 €	-0,75 €	-29,4%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	2,00 €	1,50 €	-0,50 €	-25,0%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,50 €	-0,50 €	-25,0%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%
Anfahrtentgelt	lt. Km-Entgelt		0,70 €	unterschiedl.
Normalfahrzeug				
Werktag				
3 km Tour ohne Wartezeit	8,70 €	9,30 €	0,60 €	6,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,30 €	15,90 €	0,60 €	3,9%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	24,30 €	23,70 €	-0,60 €	-2,5%
Nacht / Sonn-/ Feiertag				
3 km Tour ohne Wartezeit	9,60 €	9,30 €	-0,30 €	-3,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	16,20 €	15,90 €	-0,30 €	-1,9%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,20 €	23,70 €	-1,50 €	-6,0%
Großraumfahrzeug				
Tag				
3 km Tour ohne Wartezeit	12,50 €	15,30 €	2,80 €	22,4%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	19,50 €	21,90 €	2,40 €	12,3%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	29,50 €	29,70 €	0,20 €	0,7%
Nacht				
3 km Tour ohne Wartezeit	13,65 €	15,30 €	1,65 €	12,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	20,65 €	21,90 €	1,25 €	6,1%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	30,65 €	29,70 €	-0,95 €	-3,1%

7.2 KRITIK AM TARIFVORSCHLAG DER KREISVERWALTUNG

Der Tarifvorschlag der Kreisverwaltung beinhaltet wichtige Elemente einer zukunftsorientierten Tarifgestaltung. Zielführend sind aus unserer Sicht die Vorschläge zur künftigen Struktur, die auf eine deutliche Vereinfachung des Tarifs hinauslaufen. Andererseits wird der Vorschlag nicht voll den Anforderungen an einen wirtschaftlich auskömmlichen Tarif gerecht. Zudem ist eine Reihe von „Unwuchten“ zu erkennen, die der Überarbeitung bedürfen:

- **Höhe des Tarifs:** Das Kerngeschäft des Taxigewerbes im Kreis Rendsburg-Eckernförde findet in der Hauptverkehrszeit, d.h. montags bis samstags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt. Auf diese Zeit entfallen ca. 83% aller Touren; in der Fläche des Kreises liegt der Anteil sogar bei ca. 87%. Für diese Kernzeit läuft der Tarifvorschlag auf eine Anhebung in Höhe von **ca. 3,9%** für eine 5-km-Tour (mit 5 min Wartezeit) hinaus. Damit wird der bis 2020 erforderliche Anstieg um **rund 10%** nicht erreicht.
- **Nachttarif:** Mit dem Nachttarifs werden nur noch ca. 17% der Touren im Kreisgebiet gefahren – in der Fläche nur noch 13%. Wegen der geringen Bedeutung, erscheint die Abschaffung des Nachttarifs auf den ersten Blick nachvollziehbar. Allerdings würde damit ein „falsches Signal“ gesetzt: Schon heute haben die Unternehmer erhebliche Probleme, die Nachtschichten zu besetzen. Mit der Verbesserung der Einnahmesituation in den Nachtstunden sollte auch ein Anreiz geschaffen werden, Taxis in Schwachlastzeiten „auf die Straße“ zu bringen und damit der abnehmenden Verfügbarkeit entgegenzuwirken. Daher sollte auch weiterhin ein erhöhter Nacht- bzw. Randzeitentarif bestehen bleiben.
- **Arbeitszeitgesetz:** Laut Arbeitszeitgesetz sind zudem in der Zeit von 23:00 bis 06:00 Uhr Nachtzuschläge zu zahlen, die Berücksichtigung finden müssten. Überschlägig würde ein 25%iger-Nachtaufschlag ab 23:00 Uhr zum Lohn mit ca. 15% auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Preislicher Abstand:** Die Kostenwirkung wird teilweise durch die höhere nächtliche Fließgeschwindigkeit ausgeglichen. Während die Fließgeschwindigkeit beispielsweise in der Fläche des Kreises nachts bei **ca. 43 km/h** liegt, rangiert der Wert in der Hauptverkehrszeit bei **ca. 35 km/h**. Der effektive Kosteneffekt ist nur schwer zu schätzen, dürfte aber bei 7% bis 10% liegen. Damit ist zugleich der anzustrebende preisliche Abstand zwischen Tag- und Nachttarif annähernd bestimmt. Zurzeit liegt der preisliche Abstand zwischen Hauptverkehrs- und Randzeiten im Kreisgebiet zwischen ca. 4% bei längeren Touren und ca. 10% bei Kurztouren.

- **Großraumtarif:** Für Fahrten mit Großraumtaxis gilt zurzeit ein gesonderter Tarif, der auch noch nach Haupt- und Randzeiten unterscheidet. Die Abschaffung des eigenständigen Großraumtarifs ist zu befürworten. Stattdessen setzt der Vorschlag der Kreisverwaltung auf einen einmaligen Großraumzuschlag in Höhe von 6,00 €. Die Folge: Kurze Touren von 3-km werden massiv teurer (22%), wohingegen längere Touren von 10-km sogar günstiger werden. Daher sollte über einen moderateren Zuschlag nachgedacht werden. Tatsächlich unterscheiden sich die durchschnittlichen Anschaffungs- und Betriebskosten von Großraum- und Normalfahrzeugen im Kreisgebiet nur unwesentlich. Im Vordergrund steht daher der Mehrnutzen für den Fahrgast. Daher kann auf Marktpreise zurückgegriffen werden. Die Kreise Pinneberg und Schleswig-Flensburg setzen einen Großraumzuschlag von 3,00 € an, der Kreis Plön 5,00 €. In Niedersachsen arbeitet etwa die Hälfte der Landkreise mit Großraumzuschlägen – fast durchgängig mit vertretbaren 5,00 €.
- **3. Tarifstaffel:** Zu begrüßen ist auch die Einführung einer 3. Kilometerstaffel, mit der auch längere Taxitouren attraktiv werden. Im Durchschnitt ist eine tarifpflichtige Taxitour im Kreis Rendsburg-Eckernförde ca. 7,2 km lang, wobei die Werte zwischen der Stadt Rendsburg (ca. 5 km) und dem ländlichen Bereich (ca. 9 km) deutlich abweichen. Durch die Einführung einer 3. Tarifstaffel könnte sich jedoch die Einnahmesituation der ländlichen Betriebe verschlechtern. Ob andererseits die angestrebte Attraktivitätssteigerung einen Ausgleich schafft, kann nicht beurteilt werden.
- **Anfahrtstarif:** Die bisherige Regelung des Anfahrtstarifs führt zuweilen zu überraschend hohen Kosten. Die vorliegenden digitalen Daten geben keinen Aufschluss über die tatsächliche Bedeutung der Anfahrtserlöse, deren Anteil am gesamten Tourengeschehen aber überschaubar sein dürfte. Dem Anspruch, das Anfahrtsergelt an die tatsächlichen Kosten heranzuführen, wird der Vorschlag von **0,70 € / km** aber nicht gerecht.
- **Ungewöhnliche Kombination:** Obwohl der Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde bundesweit eher zu den günstigen Tarifen zählt, steht er „im Verdacht“, recht teuer zu sein. Die Konstellation aus außerordentlich großem Flächenkreis, außergewöhnlicher Konzentration der Taxisflotte auf wenige Standorte bei gleichzeitig außergewöhnlich hohem Anfahrtsergelt dürfte wesentlich beigetragen haben, dass das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Ruf der Überteuerung steht.

- **Vertretbarer Abschlag:** Ein wirtschaftlich vertretbarer Anfahrtstarif sollte alle variablen und fixen Kosten der Anfahrt und der Rückfahrt decken. Ein Abschlag ist allenfalls bei den Lohnkosten zu rechtfertigen – wegen der höheren Fließgeschwindigkeit bei Überlandfahrten. In der Fläche des Kreises werden „Ortstouren“ bis 5 km Länge im Durchschnitt mit branchenüblichen **22,6 km/h** gefahren, wohingegen Fahrten von mehr als 5 km im Durchschnitt mit **45,8 km/h** schneller sind. Überschlägig kann daher angenommen werden, dass für Anfahrten zu Bestelladressen außerhalb des Betriebssitzes nur etwa die Hälfte der Personalkosten anfallen. Da die Personalkosten ca. 60% der Gesamtkosten ausmachen, kann überschlägig mit 30% Personalanteil gerechnet werden. Zusammen mit den 40% allgemeinen Kosten errechnen sich somit 70% an den Gesamtkosten, so dass ein **Abschlag von ca. 30%** auf dem normalen Kilometerentgelt vertretbar erscheint. Legt man überschlägig ein „normales“ Kilometerentgelt in Höhe von 2,00 € / km zugrunde, so erscheint ein Anfahrtsentgelt in Höhe von **1,40 € / km** vertretbar.
- **Informationspflicht:** Zur Vermeidung von Überraschungen bei der Anfahrt können Informationspflichten beitragen. Auswärtige Bestellungen werden in aller Regel telefonisch entgegengenommen. Dabei sollte der Besteller auf die voraussichtlichen Anfahrtskosten hingewiesen werden. Die Informationspflicht kann auch in der Tarifordnung verankert werden: So sieht beispielsweise der für zahlreiche Städte und Kreise in Sachsen und Sachsen-Anhalt gültige „Mitteldeutsche Taxitarif“ vor, dass „*bei Anfahrten außerhalb des Betriebssitzes ... der Fahrgast über die anfallenden Gebühren für die Anfahrt zu informieren*“ ist.⁶
- **Karenzzeitregelung:** Die Abschaffung der Karenzzeitregelung ist zu begrüßen. Sie hat erhebliche Bedeutung für das **großstädtische** Taxigewerbe, das unter beständigem Stau und Stop-and-go-Verkehr zu leiden hat. Schattentaxameter-Messungen in Hamburg zeigen, dass die dortige Karenzzeitregelung zu einem Mindererlös von rund 10% führt. In **Flächenkreisen** sind Staus wesentlich seltener, so dass der Effekt überschaubar bleibt und daher auch wegfallen kann. Zum Tragen kommt die Regelung zurzeit wahrscheinlich nur am Kanaltunnel Rendsburg und an der Rader Hochbrücke – zwei notorischen „Staufallen“.

⁶ Siehe z.B. Verordnung des Landkreises Leipzig über Beförderungsentgelte und –bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet Landkreis Leipzig.

8 TARIFVORSCHLÄGE LINNE + KRAUSE

Seit der letzten Tarifierhebung 2015 und mit Blick auf die **Anfang 2020** geplante erneute Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns, zeichnet sich im Taxigewerbe des Kreises Rendsburg-Eckernförde ein Anpassungsbedarf in der Größenordnung von **rund 10,0%** ab. Im Folgenden haben wir zwei Tarifvarianten ausgearbeitet, die dem 10%-Ziel Rechnung tragen:

- **Tarifvariante A:** Tarifvariante A greift den Vorschlag der Kreisverwaltung auf und aktualisiert ihn in der Höhe. Gleichzeitig wird der Tarif vereinfacht und damit **transparenter** und **kundenfreundlicher** gestaltet. Ein gesonderter Tarif für die **Nacht-/ Randzeiten** bleibt jedoch erhalten; der eigenständige **Großraumtarif** entfällt dagegen und wird durch einen einmaligen **Zuschlag** für die Nutzung eines Großraumtaxi mit 5 und mehr Fahrgästen ersetzt. Weiterhin ist eine zusätzliche Tarifstaffel vorgesehen. Darüber hinaus fließen die Erwägungen zum **Anfahrtstarif** ein.
- **Tarifvariante B:** Tarifvariante B lässt die bisherige Tarifstruktur unverändert, passt aber die Tarifelemente den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen an.

Die Eckwerte der beiden Tarifvarianten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die inhaltliche Begründung ergibt sich aus der obigen Kritik am Tarifvorschlag der Kreisverwaltung:

Kreis Rendsburg - Eckernförde							
aktueller Tarif vs. Tarifvorschläge L + K							
Tarifelement	aktuell	Tarifvariante A (3 Staffeln / ohne GR-Tarif) L + K			Tarifvariante B (2 Staffeln) L + K		
	Tarif	Tarif	Veränderung		Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %	in €	in €	in %
Normalfahrzeug							
Grundpreis (Werktag)	3,00 €	3,50 €	0,50 €	16,7%	3,20 €	0,20 €	6,7%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	3,60 €	4,00 €	0,40 €	11,1%	3,90 €	0,30 €	8,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	1,90 €	2,10 €	0,20 €	10,5%	2,15 €	0,25 €	13,2%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%	2,25 €	0,25 €	12,5%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	1,80 €	2,05 €	0,25 €	13,9%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,95 €	0,15 €	8,3%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	1,80 €	1,75 €	-0,05 €	-2,8%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,60 €	-0,20 €	-11,1%	2,00 €	0,20 €	11,1%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%	36,00 €	0,00 €	0,0%
Großraumfahrzeug							
einmaliger GR-Zuschlag	0,00 €	5,00 €	5,00 €	neu	0,00 €		
Grundpreis (Werktag)	5,30 €	3,50 €	-1,80 €	-34,0%	5,80 €	0,50 €	9,4%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	6,00 €	4,00 €	-2,00 €	-33,3%	6,80 €	0,80 €	13,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	2,40 €	2,10 €	-0,30 €	-12,5%	2,65 €	0,25 €	10,4%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	2,30 €	-0,25 €	-9,8%	2,65 €	0,10 €	3,9%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	2,40 €	2,05 €	-0,35 €	-14,6%	2,65 €	0,25 €	10,4%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,95 €	-0,05 €	-2,5%	2,65 €	0,65 €	32,5%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	2,00 €	1,75 €	-0,25 €	-12,5%	2,20 €	0,20 €	10,0%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,60 €	-0,40 €	-20,0%	2,00 €	0,00 €	0,0%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%	36,00 €	0,00 €	0,0%
Anfahrtentgelt pro km	lt. Km-Entgelt	1,40 €		neu	1,40 €		neu
Preislicher Effekt							
Normalfahrzeug							
Werktag							
3 km Tour ohne Wartezeit	8,70 €	9,80 €	1,10 €	12,6%	9,65 €	0,95 €	10,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,30 €	16,90 €	1,60 €	10,5%	16,65 €	1,35 €	8,8%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	24,30 €	25,95 €	1,65 €	6,8%	26,65 €	2,35 €	9,7%
Gewichteter preislicher Effekt				10,0%			10,0%
Nacht / Sonn-/ Feiertag							
3 km Tour ohne Wartezeit	9,60 €	10,90 €	1,30 €	13,5%	10,65 €	1,05 €	10,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	16,20 €	17,80 €	1,60 €	9,9%	17,65 €	1,45 €	9,0%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,20 €	26,15 €	0,95 €	3,8%	27,65 €	2,45 €	9,7%
Gewichteter preislicher Effekt				9,2%			10,1%
Großraumfahrzeug							
Tag							
3 km Tour ohne Wartezeit	12,50 €	14,80 €	2,30 €	18,4%	13,75 €	1,25 €	10,0%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	19,50 €	21,30 €	1,80 €	9,2%	21,15 €	1,65 €	8,5%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	29,50 €	30,05 €	0,55 €	1,9%	32,15 €	2,65 €	9,0%
Gewichteter preislicher Effekt				10,4%			9,3%
Nacht							
3 km Tour ohne Wartezeit	13,65 €	15,90 €	2,25 €	16,5%	14,75 €	1,10 €	8,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	20,65 €	22,80 €	2,15 €	10,4%	23,05 €	2,40 €	11,6%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	30,65 €	31,15 €	0,50 €	1,6%	33,70 €	3,05 €	10,0%
Gewichteter preislicher Effekt				9,7%			9,5%

9 FLANKIERENDE THEMEN

Ergänzend zur Begutachtung des Taxitarifs war eine Stellungnahme zur telefonischen Erreichbarkeit sowie zur angedachten Aufhebung der Betriebsitzbindung beauftragt:

9.1 EINHEITLICHE TELEFONNUMMER

Vielfach wird laut Kreisverwaltung über die schwere Erreichbarkeit von Taxis „in der Fläche“ geklagt. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, für alle Betriebe im Kreisgebiet eine gemeinsame Telefonnummer zu schalten, die eine bessere Koordination und Disposition der Fahrzeuge ermöglicht und damit die Attraktivität des Taxiangebots steigert.

Theoretisch bietet § 47 Abs. 3 PBefG die Möglichkeit, „*Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen*“ durch die Genehmigungsbehörde zu regeln, allerdings ist keine konkrete Umsetzung bekannt. Eine solche Regelung stößt in der Fläche aber in aller Regel auf erheblichen Widerstand:

- **Kollektive Disposition:** Der Gedanke einer gemeinschaftlichen Disposition ist im Taxigewerbe nicht fremd. Besonders in Großstädten wie Kiel, Hamburg oder Berlin bildet die gemeinschaftliche Tourenvermittlung das Herzstück des Taxigewerbes und ist dort als zentrales Dispositionsinstrument fest verankert – häufig sogar in genossenschaftlicher Form.
- **Kundenbindung:** Was in der Großstadt effizient funktioniert, scheitert zumeist in der Fläche. Der Grund: In Großstädten läuft die Kundenbindung nur im Ausnahmefall direkt zwischen Taxibetrieb und Kunde. Die Taxizentrale fungiert als kollektives Vertriebsinstrument und verleiht dem Produkt Taxi zugleich Markencharakter, wie beispielhaft der Erfolg von **Mare-Taxi** in Kiel oder **Hansa-Funktaxi** in Hamburg zeigen. Im ländlichen und kleinstädtischen Taxigewerbe erfolgt die Bindung dagegen direkt zwischen Kunde und Taxiunternehmen.

- **Zentraler Unternehmenswert:** Kundenbindung (besonders zu gewerblichen Kunden), Telefonnummer und die häufig mit dem Unternehmensnamen verbundene Marke, bilden den **zentralen immateriellen Geschäftswert**, den es gegenüber Wettbewerbern zu schützen gilt. Aus diesem Grunde hat eine kollektive Auftragsvermittlung allenfalls in kleineren Städten eine Chance. Voraussetzung ist, dass sich eine Vielzahl von Kleinanbietern gemeinsam am Markt zu positionieren versucht (z.B. Kieler Funk-Taxi-Zentrale eG). Die Taximärkte von Rendsburg oder Eckernförde werden aber durch größere Mehrwagenbetriebe beherrscht, die kein Interesse haben, Wettbewerbern Zugang zu „ihren“ Kunden zu eröffnen.
- **Geringes Funkaufkommen:** Die Risikobereitschaft schwindet umso mehr, je kleiner der örtliche Funkmarkt. Funkvermittelte Touren habe im Kreis Rendsburg-Eckernförde generell nur mäßige Bedeutung – allenfalls im städtischen Bereich.
- **Technische Voraussetzung:** Jede gemeinschaftliche Fahrtenvermittlung erfordert ein Minimum an technischer und organisatorischer Infrastruktur. Das Problem: Die größeren Unternehmen, die über solche Mittel verfügen, haben kein Interesse, Wettbewerber davon profitieren zu lassen. Und Unternehmen, die u.U. davon profitieren könnten, besitzen nicht das erforderliche Equipment.
- **Lösungsansatz Fremdvermittlung:** Denkbar wäre allenfalls eine sogenannte Fremdvermittlung über eine „neutrale“ Stelle wie beispielsweise die **Kieler Funk-Taxi-Zentrale eG** oder die **Hansa-Funktaxi eG** in Hamburg. Beide übernehmen bereits die Tourenvermittlung für kleinere Taxizentralen im Hamburger Umland (Elmshorn; Wedel, Reinbek, Schenefeld etc.), die dadurch Personalkosten einsparen. Die Erfahrung aus diesen Städten zeigt, dass die Fremdvermittlung erhebliche Investitionen in die Vermittlungstechnik erfordert - auch auf Seiten der angeschlossenen Betriebe. Kosten und Nutzen stehen damit für keinen Beteiligten in vernünftigem Verhältnis.
- **Lösungsansatz MPC-Software:** Relativ gut vertreten ist im Kreis Rendsburg-Eckernförde der **Software-Anbieter MPC**, der – neben seinem Taxi-Abrechnungstool - eine eigene weniger komplexe Vermittlungstechnik anbietet, die sich wahrscheinlich auch für eine gemeinschaftliche Disposition eignet. Das Problem: Die MPC-Technik wird im Kreis von jenen Taxibetrieben eingesetzt, die mutmaßlich das geringste Interesse an einer gemeinschaftlichen Vermittlung haben.

- **Lösungsansatz Dienstplan:** Die Wahrscheinlichkeit, dass die Unternehmer im Kreis Rendsburg-Eckernförde aus eigenem Antrieb eine gemeinsame Telefonerreichbarkeit organisieren, ist gering. § 47 Abs. 3 PBefG i.V.m. § 21 PBefG bietet dem Kreis eine rechtliche Handhabe, die Betriebspflicht zu konkretisieren: Die Genehmigungsbehörde kann die „*Einzelheiten des Dienstbetriebs ... regeln*“ – bis zur Erstellung von Dienstplänen. Dafür bedarf es einer entsprechenden Regelung in der Taxiordnung.⁷ In der Praxis ist ein Dienstplan aber nicht gegen die Unternehmer und deren Interessen durchzusetzen. Zudem gilt die Bereitstellungspflicht nur für den jeweiligen Betriebssitz. Das Problem: Zwei Drittel der Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen in Gemeinden ohne eigene Taxiversorgung, so dass dort – wo es am nötigsten wäre – auch kein Dienstplan erstellt werden kann. Der niederrheinische Kreis Viersen zählt zu den wenigen Kreisen, deren Taxiordnung die Möglichkeit eines Dienstplans vorsieht. Wegen der Insolvenz eines Großbetriebs mit ca. 250 Taxis (verteilt auf drei Kreise), kommt es dort seit Ende 2017 zu massiven Bedienungsengpässen, gegen die aber auch kein Dienstplan hilft.

Die Idee, eine gemeinsame telefonische Erreichbarkeit aller Taxis im Kreisgebiet zu erreichen ist prinzipiell zu begrüßen. Wegen der konkreten Umstände im Kreis Rendsburg-Eckernförde und wegen der zu erwartenden Umsetzungsprobleme, sind die Chancen einer Realisierung aber gering.

⁷ Beispiel: § 4 Dienstplan. Verordnung über den Verkehr mit Taxis (Taxiordnung) für den Kreis Viersen in der Fassung der Änderungsverordnung vom 02.10.2000,

9.2 BEREITHALTUNGSBEFUGNIS IM KREISGEBIET

Kann eine Erweiterung der Bereitstellungsbefugnis auf den gesamten Kreis zu einer besseren Taxiversorgung führen? Gemäß § 47 Abs. 2 PBefG dürfen Taxis „*nur in der Gemeinde bereithalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat*“.

- **Rechtlicher Klärungsbedarf:** Unter bestimmten Bedingungen kann die Genehmigungsbehörde „*das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten*“ – und zwar im „*Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden*“. Die Regelung wurde unseres Wissens geschaffen, damit sich Stadt-Taxis auch an Flughäfen im Umland bereitstellen können – wie z.B. in München, Stuttgart oder Leipzig. Ob die Ausnahmeregelung auch innerhalb des Kreises greift, sollte vorab rechtlich geklärt werden.
- **Events / Diskotheken:** Unter Bereithaltung wird auch das Herumfahren auf der Suche nach Fahrgästen verstanden,⁸ so dass kein ausgewiesener Halteplatz erforderlich ist. Das würde bedeuten, dass sich Taxis aus dem gesamten Kreisgebiet vor frequentierten Diskotheken oder besonderen Events jederzeit bereithalten dürfen. Zu dieser Frage sollte auf alle Fälle das Taxigewerbe gehört werden.
- **Legitimation des Status quo:** Augenscheinlich werden im Kreis Rendsburg-Eckernförde schon heute Taxis regelmäßig zu Fahrten außerhalb des Betriebssitzes eingesetzt und auch dort bereithalten – verständlich, weil zwei Drittel der Bevölkerung in Städten und Gemeinden ohne eigene Taxi am Ort leben. In einzelnen Fällen (Hohn, Damp) wurde bereits die Erlaubnis zur Bereitstellung für ortsfremde Taxis erteilt. Mit der Erweiterung der Bereitstellungsbefugnis würde also auch der Status quo legitimiert.
- **Konzentration:** Der Zweck der Beschränkung der Bereithaltung auf den Betriebssitz besteht darin, das örtliche Gewerbe zu schützen. Insbesondere soll vermieden werden, dass ländliche Taxis in die Kreisstadt drängen und die Fläche dadurch unversorgt bleibt. Wegen der starken Taxiflotten der Städte Rendsburg und Eckernförde, erscheint die Gefahr im Kreis Rendsburg-Eckernförde aber eher gering. Auch hierzu sollte das Taxigewerbe angehört werden.

⁸ siehe OLG Celle Urteil v. 31.05.2017 (2 Ss (OWi) 60/17)

10 ZUSAMMENFASSUNG & EMPFEHLUNG

- **Methode:** Die vorliegende Untersuchung basiert auf einem dreifachen methodischen Ansatz: Als Datenbasis dienen die **betrieblichen und steuerlichen Angaben**, die bei den Taxiunternehmern des Kreises mit Hilfe eines Erhebungsbogens abgefragt wurden. Daneben haben einige Unternehmer **digitale Taxameterdaten** zur Verfügung gestellt, die vertieften Einblick in das Tourengeschehen gewähren. Schließlich wurden die im Kreis ermittelten Ergebnisse in Bezug zu landes- und bundesweiten **Vergleichsdaten** gestellt.
- **Grauwirtschaft:** Wie in fast allen anderen bislang untersuchten Städten und Landkreisen haben wir auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Grauwirtschaftssektor festgestellt: Ca. 44% der Betriebe mit ca. 24% der Taxiflotte arbeitet jenseits der betriebswirtschaftlich Plausibilität. Um die Ergebnisse nicht zu verzerren, wurden diese „semiprofessionellen“ Betriebe aus der Wertung genommen und getrennt ausgewertet.
- **Siedlungsstruktur:** Eine Besonderheit des Kreises Rendsburg-Eckernförde besteht in seiner räumlichen Größe und Vielfalt – vom mittelholsteinischen Geestdorf Hanerau-Hademarschen über das großstadtähnliche Kronshagen bis zum Ostseebad Damp.
- **Starke Konzentration der Taxiflotte:** Dabei konzentriert sich das Taxigewerbe sehr stark auf die beiden städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde, wo rund 60% der Taxiflotte des Kreises beheimatet sind. Etwa **zwei Drittel** der Kreisbevölkerung wohnt dagegen in Städten und Gemeinden ohne eigenen Taxibetrieb am Ort. Etwa **die Hälfte** der Bevölkerung hat zudem noch nicht einmal einen Mietwagenbetrieb am Wohnort.
- **Erosion des Taxigewerbes:** Hinzu kommt eine fortschreitende **Erosion** des ländlichen Taxigewerbes („*Flucht in den Mietwagen*“). Umso größer wird die Bedeutung der leistungsfähigen Taxibetriebe in Rendsburg, Eckernförde und an einigen Streustandorten, die über die Gemeindegrenzen hinaus im Einsatz sind – verbunden mit zuweilen langen **Anfahrtswegen**.
- **Nachfragestruktur:** Noch stärker als in anderen Flächenkreisen ist die Taxinachfrage im Kreis Rendsburg-Eckernförde auf die Krankenförderung (ca. 45% Umsatzanteil) orientiert – in der Fläche noch mehr als in den städtischen Zentren. Von Bedeutung sind weiterhin Rechnungsfahrten im Rahmen des ÖPNV (ca. 14%), Schülerfahrten (ca. 5%) sowie für Menschen mit Behinderung (ca. 9%).
- **Tarifrelevanter Umsatz:** In der Summe werden kaum mehr als 20% der Umsätze zum amtlichen Taxitarif gefahren. Das relativiert die Bedeutung des Taxitarifs.

- **Personalintensive Betriebe:** Der leistungsfähige Kern des Taxigewerbes besteht aus gut einer Handvoll mittlerer und größerer Betriebe, die für die Taxiversorgung im gesamten Kreisgebiet von Bedeutung sind. Wegen der hohen Personalkosten arbeiten diese Betriebe zu hohen Kosten. Um den leistungsfähigen Kern zu erhalten, sollte die künftige Tarifgestaltung nicht an den Erfordernissen dieser Kerngruppe vorbeigehen.
- **Taxiflotte:** Die Taxiflotte des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist relativ hochwertig. Das belegen der hohe Neufahrzeuganteil (ca. 85%), der hohen Anschaffungswert (ca. 30.300 € pro Fahrzeug) und das moderate Durchschnittsalter der professionell eingesetzten Fahrzeuge (ca. 4,4 Jahre). Auffällig ist der hohe Anteil überwiegend aus Eigenmitteln finanzierter Taxis in der Fläche des Kreises. Die anhaltende Diesel-Diskussion verunsichert zurzeit die gesamte Branche, so dass manche Investition hinausgezögert wird.
- **Einsatzzeit:** Die professionellen Betriebe kommen auf Einsatztage leicht über dem Branchenüblichen. Die Auswertung der digitalen Taxameterdaten zeigt jedoch, dass sich das Fahrgeschehen sehr stark auf die Tagstunden konzentriert: Ca. 74% der Touren werden in der Zeit zwischen 06:00 und 18:00 gefahren; bis 22:00 Uhr sind es sogar 83%. In der Fläche entfallen sogar nur ca. 13% auf die Nachtstunden von 22:00 bis 06:00 Uhr morgens. Nachfragestarke Tage sind der Dienstag (ca. 17% Tourenanteil) und der Freitag (ca. 19%). Am Freitag treffen eine starke Tagschicht und eine starke Spätschicht zusammen.
- **Fahrleistung:** Die Fahrleistung der Taxis ist mit durchschnittlich ca. 76.600 km pro Jahr und Fahrzeug auf relativ hoch – besonders in den städtischen Zentren (ca. 80.300 km). Die Zahl zeigt, dass die Rendsburger und Eckernförder Taxis einen großen Anteil an der Versorgung auch in der Fläche des Kreises haben.
- **Touren:** Eine durchschnittliche Rendsburger Taxitour geht über 7,2 km und kostet ca. 12,60 €. In der Fläche sind Taxitouren deutlich länger (Ø ca. 9 km) und teurer (Ø ca. 17,10). Dieser Unterschied ist von Bedeutung, wenn es um die Degression bei der künftigen Tarifgestaltung geht.
- **Erlös pro Taxi:** Die Erlössituation professioneller Betriebe ist mit durchschnittlich netto 76.800 € pro Jahr und Fahrzeug vergleichsweise günstig – besonders in den städtischen Zentren. (Ø ca. 79.200 €). Von 2015 bis 2017 ist in dieser Hinsicht ein Plus von ca. 7,7% zu beobachten.
- **Erlös pro km:** Günstig haben sich auch die Kilometererlöse der professionellen Betriebe entwickelt, die 2017 bei netto **ca. 1,06 / km** lagen (2015: ca. 0,95 € / km) – gemessen an anderen Flächenkreisen ein guter Wert. Unter normalen Umständen erlaubt der Taxitarif des Kreises überschlägig einen Kilometererlös von **ca. 1,10 € / km** in der Hauptverkehrszeit und **ca. 1,17 € / km** in der Randzeit.

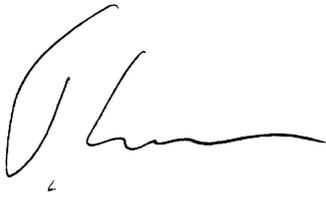
- **Kosten pro Taxi:** Die vergleichsweise hohen Erlöse werden durch recht hohe Kosten „erkauft“. Mit durchschnittlich knapp 70.000 € pro Jahr und Fahrzeug „produziert“ das professionelle Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde weit überdurchschnittliche Kosten. Auch in dieser Hinsicht liegen die städtischen Betriebe mit durchschnittlich ca. 73.100 € deutlich vor den Betrieben in der Fläche (ca. 55.000 €).
- **Personalkosten:** Alles überragender Kostenfaktor sind die Personalkosten, die von 2015 bis 2017 in den städtischen Zentren massiv um ca. 32% gestiegen sind – von ca. 35.200 € auf ca. 46.600 € pro Jahr und Fahrzeug. Damit kommt der politisch gewollte Effekt des gesetzlichen Mindestlohns zum Tragen. In der Fläche des Kreises sind die Personalkosten dagegen nur moderat um ca. 11% gestiegen – von ca. 31.200 € auf ca. 34.700 €.
- **Allgemeine Kosten:** Moderat und auf branchenüblichem Niveau haben sich dagegen die allgemeinen Kosten entwickelt: Fixkosten und verbrauchsbezogenen Fahrzeugkosten sind zuweilen sogar rückläufig – teils als Folge abnehmender Investitionsbereitschaft, teils als Folge sinkender Kraftstoffkosten. Gelegentlich waren aber auch individuelle Gründe im Spiel, die bei einer relativ kleinen Fallzahl signifikant auf den Durchschnitt durchschlagen.
- **Überproportionale Kostensteigerung:** Insgesamt haben seit 2015 die Mehrkosten von ca. 11,1% die Mehrerlöse von ca. 7,7% deutlich übertroffen. Die Kosten sind bis 2017 um **rund 3,5%** stärker gewachsen als die Erlöse. Bis 2017 bestand also ein entsprechender tariflicher „Nachholbedarf“. In diesem Zusammenhang steht auch der Tarifantrag vom Juli 2017, der auf eine Anpassung um **rund 3%** zielte, seinerzeit aber abgelehnt wurde.
- **Gewinne:** Auf der Ebenen betrieblicher Gewinn hat sich von 2015 bis 2017 ein Minus von ca. 20% eingestellt – in den städtischen Zentren sogar ein Minus von **ca. 26%**. Von 2015 bis 2017 ist dort der Überschuss der professionellen Betriebe von ca. 6.700 € auf ca. 4.900 € gesunken.
- **Erwartungen der Unternehmer:** Unter dem Vorzeichen überproportional steigender Kosten stehen auch die Erwartungen der professionellen Unternehmer, die – sofern auskunftsbereit – geschlossen den aktuellen Tarif als nicht auskömmlich für die Finanzierung des Mindestlohns ab 1. Januar 2019 hielten.
- **Entwicklung 2018 bis 2020:** Die Erhebung der Kosten und Erlöse konnte zunächst nur bis Ende 2017 erfolgen, weil im Erhebungszeitraum die Abschlüsse für 2018 noch nicht vorlagen. Daher muss die Kostenentwicklung von Anfang 2018 bis Anfang 2020 mit Hilfe unseres detaillierten Taxikostenindex und anhand des bekannten gesetzlichen Mindestlohns prognostiziert werden: Demnach werden die allgemeinen Kosten von 2018 bis 2020 um ca. 2,8% und die Personalkosten voraussichtlich ca. 3,5% steigen. Beide Werte sind bereits gewichtet, so dass bis 2020 Mehrkosten in Höhe **rund 6,5%** zu erwarten sind.

- **Anpassungsbedarf 2015 bis 2020:** Berücksichtigt man weiterhin den zwischen 2015 und 2017 „aufgelaufenen Bedarf“ von 3,5%, so summiert sich seit der letzten Tarifierhöhung 2014 / 2015 bis 2020 ein Anpassungsbedarf von **rund 10%**.
- **Tarifliches Umfeld:** Im bundesweiten Vergleich zählt Schleswig-Holstein zu den preisgünstigen Taxi-Ländern – wesentlich günstiger als beispielsweise Sachsen oder Sachsen-Anhalt. Aber auch in Schleswig-Holstein zählt der Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den Kreisen mit leicht unterdurchschnittlichen Taxipreisen.
- **Sondervereinbarungen:** Wegen des großen Krankenfahrtenaufkommens (Umsatzanteil: ca. 45% / in der Fläche ca. 56%) haben die Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen größere wirtschaftliche Bedeutung als der amtliche Taxitarif. Der preisliche Abstand zwischen Taxitarif und Sondervereinbarungen liegt seit April 2019 bei **etwa 10%**, sofern nur ein Patient gefahren wird. Werden dagegen gleichzeitig zwei Patienten befördert, übersteigen die Entgelte der Krankenkassen den Taxitarif deutlich. Während in Großstädten der Taxitarif häufig die rabattierten Krankenfahrt „subventioniert“, hat sich das Verhältnis im Kreis Rendsburg-Eckernförde umgedreht: Ohne Krankenfahrten würde es eine individuelle Bedienung zum allgemeinen Taxitarif außerhalb der städtischen Zentren mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr geben. Seit 2015 wurden die Entgelte für Krankenfahrten für taxitypische Strecken um **rund 10%** angepasst.
- **Tarifvorschlag der Kreisverwaltung:** Die Kreisverwaltung hat ein Tarifkonzept vorgelegt, das tiefgreifende Strukturänderungen beinhaltet. Tatsächlich erscheint der aktuelle Tarif wenig transparent und wenig kundenfreundlich.
- **Tarifhöhe:** Mit Blick auf die Höhe der Entgelte läuft der Vorschlag für eine typische Taxifahrt im Kurz- und Mittelstreckenbereich auf eine Anhebung von ca. 4% bis 7% hinaus. In Randzeiten bringt der Vorschlag sogar eine deutliche Preissenkung von ca. 2% bis 6%. Damit wird der Vorschlag kaum den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht, die bis 2020 eine Anpassung um rund 10% erfordern.
- **Nachttarif:** Das trifft besonders auf die Randzeiten zu. Wegen seiner geringen Bedeutung, zielt der Vorschlag der Verwaltung auf die Abschaffung des Nachttarifs, wobei offen bleibt, ob zugleich auch der Sonn- und Feiertagstarif abgeschafft werden soll. Was auch unter Transparenzgesichtspunkten sinnvoll erscheint, setzt unter dem Aspekt der Bedienung das „**falsche Signal**“. Um auch in Schwachlastzeiten Taxis „auf die Straße“ zu bringen, bedarf es eines monetären Anreizes. Kommt hinzu: In der Zeit von 23:00 bis 06:00 sind **Nachtzuschläge** zu zahlen, die bislang noch überhaupt nicht eingepreist sind. Daher wird empfohlen, den Nachttarif beizubehalten.

- **Großraumtarif:** Sinnvoll im Sinne der Tariftransparenz ist dagegen die Abschaffung des gesonderten Großraumtarifs. An dessen Stelle sollte ein einmaliger Großraumzuschlag in Höhe von 5,00 € treten.
- **Zusätzliche Tarifstaffel:** Zielführend erscheint weiterhin die geplante Einführung einer weiteren Kilometerstaffel, die längere Taxifahrten günstiger macht und dadurch Nutzungsanreize schafft.
- **Anfahrtstarif:** Obwohl der Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde insgesamt zu den günstigen Tarifen zählt, steht er „im Verdacht“ der Überteuerung. Hierzu dürfte die Kombination aus außerordentlich großer Fläche, außergewöhnlicher Konzentration der Taxisflotte auf wenige Standorte bei gleichzeitig außergewöhnlich hohem Anfahrtsstarif eine wesentliche Rolle spielen. Das Anfahrtsentgelt sollte künftig an die tatsächlichen Kosten angepasst werden. Der Vorschlag der Kreisverwaltung sieht ein Entgelt von 0,70 € / km vor. Unter Kostengesichtspunkten scheint dagegen ein Entgelt von 1,40 € / km vertretbar.
- **Karenzzeitregelung:** Karenzzeitregelungen sind im ländlichen und kleinstädtischen Taxigewerbe wenig sinnvoll – anders als in staubelasteten Großstädten, wo sie zur Berechenbarkeit der Taxipreise beitragen.
- **Tarifvorschläge Linne + Krause:** Unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte haben wir zwei Tarifvarianten ausgearbeitet, die beide den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen entsprechen: **Tarifvariante A** greift Vorschläge der Kreisverwaltung zur Struktur auf und passt sie bis 2020 absehbaren betriebswirtschaftlichen Erfordernissen an. Auch **Tarifvariante B** berücksichtigt die betriebswirtschaftlichen Erfordernisse, lässt aber die bisherige Tarifstruktur unverändert.
- **Einheitliche Telefonnummer:** Die Idee, einer gemeinsamen telefonischen Erreichbarkeit aller Taxis im Kreisgebiet ist grundsätzlich zu begrüßen. § 47 Abs. 3 PBefG gibt dem Kreis sogar die (rechtliche) Möglichkeit „*Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen*“ zu regeln. Allerdings ist diese Regelung unseres Wissens noch nie zum Einsatz gekommen. Zudem ist nicht zu erkennen, wie eine rechtssichere Umsetzung in der Praxis aussieht.
- **Dienstplan:** Weiterhin könnte der Kreis die Betriebspflicht im Sinne eines Dienstplans konkretisieren. Das geht aber nur in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen. Die können sich neuerdings auf das Urteil des OLG Celle berufen, das die Betriebspflicht des ländlichen Taxigewerbes weitgehend aushebelt.⁹ Dienstpläne können zudem nur für Gemeinden erstellt werden, in denen es Taxis gibt. Zwei Drittel der Bevölkerung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wohnen aber in Gemeinden ohne eigene Taxis. Auch aus diesem Grunde läuft das Instrument Dienstplan ins Leere.

⁹ OLG Celle Urteil v. 31.05.2017 (2 Ss (OWi) 60/17)

- **Bereithaltung im Kreisgebiet:** Die Frage der Bereithaltung von Taxis außerhalb der Betriebssitzgemeinde sollte zunächst rechtlich geprüft werden. Augenscheinlich läuft die Aufhebung der Betriebssitzbindung auf die Legitimation des gewachsenen Status quo hinaus. Welche konkreten Folgen sich daraus ergeben, lässt sich vom „grünen Tisch“ aus nur schwer abschätzen. Hierzu sollte auf alle Fälle das Taxigewerbe angehört werden.



Thomas Krause

öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft
und Bewertung von Taxiunternehmen



Machbarkeitsstudie Premiumroute Rendsburg-Kiel

VO/2024/027	Mitteilungsvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 17.01.2024
<i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Ansprechpartner/in: Loof, Madlin
	Bearbeiter/in: Madlin Loof

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Sachverhalt

Herr Kliesow von der KielRegion wird an der Sitzung teilnehmen und mit einer Präsentation über die Möglichkeit der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie über die Premiumroute Rendsburg-Kiel informieren.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine unmittelbaren.

Finanzielle Auswirkungen

Keine unmittelbaren.

Anlage/n:

Keine



Zustand der Radwege im Kreis Rendsburg- Eckernförde

VO/2024/026 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 17.01.2024 Ansprechpartner/in: Delfs, Maike Bearbeiter/in: Madlin Loof

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt.

Sachverhalt

In seiner Sitzung am 08.11.2023 hat der Regionalentwicklungsausschuss die Verwaltung darum gebeten, zu prüfen, inwieweit bereits eine Applösung für Beschwerden über Radwege besteht bzw. ob eine solche umsetzbar wäre, wer für welche Radwege zuständig ist und ob der LBV ein Zustandskataster über die Radwege im Kreisgebiet führt oder durch die Verwaltung mit der Erstellung eines solchen Katasters beauftragt werden kann.

- Ist der aktuelle Zustand flächendeckend bekannt oder digitalisiert?
 - o Der aktuelle Zustand ist weder flächendeckend bekannt, noch digitalisiert. Jedoch kennen die einzelnen Straßenmeistereien die Zustände der Straßen und Radwege im jeweiligen Einsatzgebiet durch langjährige Erfahrung und Kontrollen.
 - o Ist eine Digitalisierung der Radwege bereits erfolgt?
 - Bisher war dies noch kein Wunsch. Zudem müssten dafür entsprechende Haushaltsmittel eingestellt werden.
 - Gemäß der gleichen Vorgehensweise wie bei der digitalen Straßenzustandserfassung ist es durch den Kreis angedacht, bei

der nächsten Zustandserfassung im Jahr 2025 die kreiseigenen Radverkehrswege durch den LBV in einer digitalen Zustandserfassung mit abzubilden. Als andere Alternative kann eine gesonderte Kooperation mit anderen Kreisen für eine gesonderte Ausschreibung erwirkt und organisiert werden.

- Wer ist für die Zustandserfassung zuständig?
 - o Diese Dienstleistung ist in der aktuellen Verwaltungsvereinbarung bzw. in der Unterhaltung und Instandhaltungspauschale bei dem LBV nicht inbegriffen und ist gesondert zu vereinbaren oder Fremd zu vergeben. Die aktuellen Kapazitäten sind beim LBV sehr begrenzt.
- Wer ist für die Unterhaltung zuständig?
 - o Gemäß der Verwaltungsvereinbarung ist für unaufgeforderte und regelmäßige Unterhaltung und Instandhaltung der kreiseigenen Straßen und Radwege der LBV zuständig. Die entstehenden Kosten werden über eine entsprechende Pauschale im Haushalt abgebildet.

Zuständigkeiten für Radwege der einzelnen Ebenen an den jeweiligen Straßen:

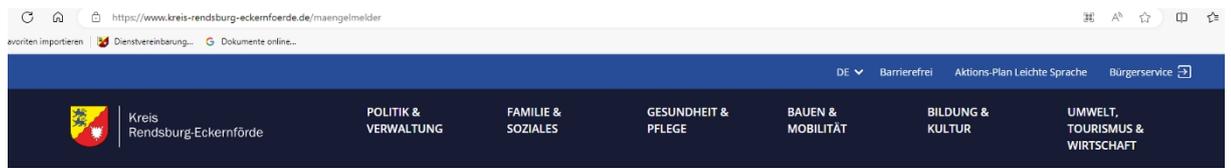
- An **Bundesstraßen** obliegt die **Zuständigkeit** dem **Bund**. Die Aufgabe der Instandhaltung wird ebenfalls vom **LBV** übernommen.
- An **Kreisstraßen** obliegt die **Zuständigkeit** dem jeweiligen **Kreis**. In unserem Hause wird dieser Bereich über den Fachdienst Infrastruktur Fachgruppe Straßenbau- und Liegenschaften gesteuert und über den **LBV** abgewickelt. (aktuelle Besonderheit durch das bestehende Sanierungsprogramm: Wird eine Kreisstraße saniert, wird der entsprechende Radweg ebenfalls -saniert.)
- An **Gemeindestraßen** obliegt die **Zuständigkeit** vorrangig den jeweiligen **Gemeinden**, ausführend durch die entsprechenden Ämter. Diese beauftragen dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und können sich nicht dem LBV bedienen.
- An einer **Kreis- bzw. Landesstraße innerhalb der geschlossenen Ortschaft** obliegt die **Zuständigkeit** gemäß dem Straßen- und Wegegesetz S-H § 12 der **Gemeinde/Stadt**, wenn diese **mehr als 20.000 Einwohner** hat. Das gilt gleichermaßen für Radwege und Straßen. Diese beauftragen dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und können sich nicht dem LBV bedienen.
- Wenn in einer **Gemeinde/Stadt weniger als 20.000 Einwohner** leben und der Radweg **nur innerhalb** der Ortschaft **vorhanden** ist, dann ist an einer Kreis- bzw. Landesstraße, die **Gemeinde** für die Instandhaltung zuständig. (Kurz: außerhalb des Ortes keine Fortführung der Radwege). Diese beauftragen dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und können sich nicht dem LBV bedienen.
- Wenn **innerorts der Radweg gepflastert** ist und es einen entsprechenden **Baulastvertrag** gibt, ist die jeweilige **Gemeinde** zuständig. Diese beauftragen

dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und können sich nicht dem LBV bedienen.

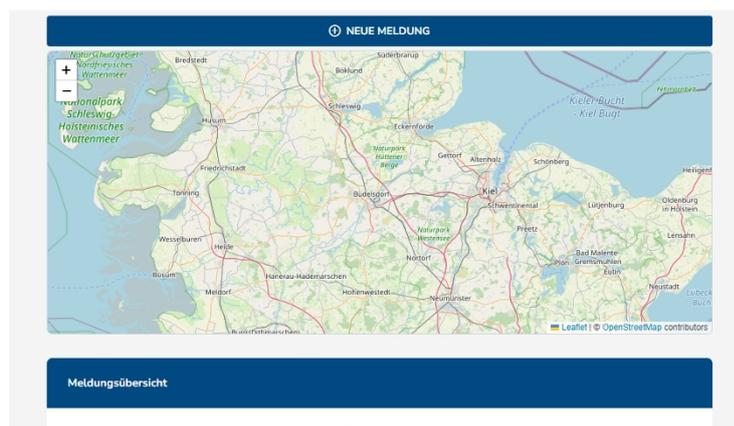
Meldeverfahren bei Schäden

1. Kreiseigene Homepage:

- [Kreis Rendsburg-Eckernförde | Mängelmelder \(kreis-rendsburg-eckernfoerde.de\)](https://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/maengelmelder)
- Leichte Sprache ist möglich
- Intuitive Nutzung
- Google-Suche z. B.: Mängelmeldung Kreis RD-ECK



Mängelmelder



HINWEIS

Mit diesem Online-Formular können Sie Mängel innerhalb des Kreisgebietes melden. Nachdem Sie alle Felder ausgefüllt haben, klicken Sie auf die Schaltfläche „Senden“.

Sie erhalten per E-Mail eine automatische Eingangsbestätigung.

Die barrierefreie Version lässt sich über den Link „[barrierefreie Mängelmeldung](#)“ aufrufen.

Eine andere Möglichkeit eine Mängelmeldung abzugeben, bietet die kostenlose App „Meldoo“.

Mit der mobilen App, können Sie in einfachen Schritten Meldungen an die Verwaltung senden: Foto aufnehmen, Standort erfassen und Schadenskategorie auswählen.

Die App "Meldoo - Mängelmelder für deine Stadt" finden Sie in Ihrem Google Play Store oder App Store. Sie verlassen folglich die Website des Kreises Rendsburg-Eckernförde und unseren Verantwortungsbereich.

[Zuständigkeiten bei der Entsorgung von illegal abgelagerten Abfällen](#)

2. Nutzung der APP Meldoo

- App im Appstore für IOS oder Android runterladen
- App Öffnen – intuitiv gesteuert
- Benutzernamen eingeben und starten
- Mängel melden, inkl. Standortmöglichkeit, wichtige Hinweise, Fotos usw.



Meldoo 4+

Mängelmelder für deine Stadt

leanact GmbH

Entwickelt für iPad

★★★★★ 3,1 • 39 Bewertungen

Gratis

Vorteile dieser App:

- Nutzung der App ist für den Endverbraucher kostenlos
- Intuitive Nutzung
- Möglichkeit von Fotos
- Kreisintern kann die Kommunikation vollständig digital nachvollzogen und gesteuert werden
- Rückmeldungen an den jeweiligen „Melder“ ist digital möglich
- Vorgang kann digital abgeschlossen oder ggf. später wieder geöffnet werden.
- In Schleswig-Holstein ist diese App die bevorzugte Mängelmeldungsmöglichkeit der Kreise
- RAD.SH empfiehlt die Nutzung dieser App auch für die Radwege

Der Kreis ist aktuell in Verhandlungen, Abschluss Ende Februar 2024, in welchem Maße die Digitalisierung der Radwege durch den LBV im Jahr 2025 mit übernommen werden kann und welche Sonderkosten für diesen Bereich angeführt werden.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

Keine



Umsetzungsstrategie Radverkehrskonzept

VO/2024/033 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 18.01.2024 Ansprechpartner/in: Marx, Andreas Bearbeiter/in: Madlin Loof

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Sachverhalt

Der Fachdienst Infrastruktur wird in der Sitzung die Umsetzungsstrategie des Radverkehrskonzeptes präsentieren.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

Keine



Evaluation des ÖPNV Regionalverkehrs

VO/2024/021 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 16.01.2024 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Anlass

Im Zuge der Einführung des neuen Regionalverkehrs zum 01.01.2021 wurde mit der Politik vereinbart, dass nach drei Jahren eine Evaluation des neuen ÖPNV-Angebotes stattfinden wird. Diese Vorgehensweise wurde auch wie folgt im Regionalen Nahverkehrsplan 2021 – 2025, der vom Kreistag am 14.06.2021 beschlossen wurde, aufgenommen:

Im Jahr 2024 findet eine umfassende Evaluation des Angebotes statt, um auf dieser Basis über Korrekturen und die Weiterentwicklung des Liniennetzes und des Fahrplans zu entscheiden.

Vorgehen

Mit der Evaluation soll in erster Linie das seit dem 01.01.2021 neue Busangebot im Regionalverkehr auf Entwicklungspotentiale und Wirtschaftlichkeit hin betrachtet und bewertet werden. Dazu gehören u.a., dass Aussagen zur Erforderlichkeit und Geeignetheit des Angebotes und zur Erreichung der damit gesetzten Ziele getroffen und ggf. Anpassungspotentiale aufgezeigt werden. Wesentliche Ziele bei der Erstellung des neuen Konzeptes für den Regionalverkehr waren:

- Attraktivität, einfache Zugänglichkeit und verständliche Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV in allen Teilen des Kreises im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel erhöhen,
- Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen (Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz),
- Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger durch Verknüpfung und Vernetzung und Gewährleistung abgestimmter Umsteigebeziehungen; anzustreben ist ein Fahrplan nach dem ITF-Konzept im Kreisgebiet,
- Stärkung der Zubringerfunktion zum SPNV und systematische Verknüpfung zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus,
- Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum / Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Als Bestandteile der Evaluation sind grundsätzlich folgende Punkte vorgesehen:

- Das neue Busliniennetz ist auf die Geeignetheit hinsichtlich der für den ÖPNV definierten Ziele zu überprüfen.
- Optimierungs- und Verbesserungspotenziale im neuen Busliniennetz sind zu identifizieren.
- Das Fahrtenangebot ist hinsichtlich der Nachfrageabschöpfung und wirtschaftlichen Aspekte zu analysieren. (Darstellung von Über- und Unterangeboten).
- Es sind einzelne Vorschläge zur Überplanung bzw. Anpassung von Linien vorzunehmen.

Für die Evaluation werden Daten zum Regionalverkehr erhoben und systematisch dokumentiert werden, um die Untersuchung, das Vorgehen und die Ergebnisse nachvollziehbar und überprüfbar zu gestalten. Dabei sind für die Datenerfassung insbesondere folgende Evaluationsinstrumente vorgesehen:

- Daten zur Verkehrsleistung, insb. Entwicklung von Fahrgastzahlen
- Daten aus dem Qualitätsmanagementsystem zum ÖPNV (Kundenbefragungen und Qualitätsstichproben)
- Reisezeitvergleiche bzgl. der Erreichbarkeiten (vorher/nachher-Vergleich)
- Stakeholder Interviews

Die örtliche Ebene soll bei der Erstellung der Evaluation eng mit eingebunden werden. Hierfür ist vorgesehen, in jedem Amt, amtsfreier Gemeinde bzw. Stadt, einen vor Ort Termin durchzuführen, um die dortigen Erfahrungen, Hinweise und Anregungen zum neuen Regionalverkehr aufzunehmen und für die Ergebnisaufbereitung zu berücksichtigen.

Als weiterer Baustein ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen um auch dieser Gruppe Gelegenheit zu geben, Anregungen zum Regionalverkehr mitgeben zu können.

Die Ergebnisse aus der Analyse der Evaluationsinstrumente werden als Handlungsempfehlungen in Berichtsform aufbereitet.

Bei der Durchführung des Evaluationsprozess wird die NAH.SH GmbH, unter Integration der planerischen Vorarbeiten des Planungsbüros Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR, fachlich unterstützend für den Kreis

tätig werden.

Die Ergebnispräsentation zum Evaluationsbericht ist für den REA am 17.07.2024 geplant.

Ein Zeitplan ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	Zeitplan Evaluation
---	---------------------



Sachstand Netzentwicklungsplan und NordOstLink

VO/2024/022 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 16.01.2024 Ansprechpartner/in: Madlin Loof Bearbeiter/in: Kristin Opalla

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt.

Sachverhalt
Der Sachverhalt ergibt sich aus der Anlage.

Relevanz für den Klimaschutz
Siehe Anlage.

Finanzielle Auswirkungen
Entfällt.

Anlage/n:

1	Sachstand NEP
2	Präferenzraum DC31
3	Präferenzraum DC32

Sachstand Netzentwicklungsplan und NordOstLink

Am 24.03.2023 wurde von den Übertragungsnetzbetreibern der erste Entwurf des NEP 2023-2037/ 2045 veröffentlicht und zur Konsultation gestellt. Die Bundesnetzagentur hat den überarbeiteten zweiten Entwurf am 12.06.2023 erhalten und prüft ihn seitdem.

Mit dem Ziel der vollständigen Umstellung auf erneuerbare Energien, bildet der diesjährige Netzentwicklungsplan erstmals ein Energiesystem, dass die Erreichung der Klimaneutralität ermöglicht, das sogenannte Klimaneutralitätsnetz.

Um dieses Ziel erreichen zu können, muss die Infrastruktur der Stromversorgung in den kommenden Jahren modernisiert, mit innovativen Technologien ausgestattet und weiter ausgebaut werden. Dies bedeutet, dass einige tausend Kilometer lange Freileitungen und Erdkabel optimiert, verstärkt und neu gebaut werden müssen. So soll der Strom vom Norden und der Nord- und Ostsee in jene Regionen Deutschlands transportiert werden, die einen Mangel an Erzeugungskapazitäten bei gleichzeitig hohen Strombedarf aufweisen.

Die Stromleitung Nordostlink soll von Heide nach Schwerin verlaufen. Dafür hat die Bundesnetzagentur einen 5 km bis 10 km breiten Suchraum vorgeschlagen, zu dem aktuell noch Stellung genommen werden kann. Bis jetzt handelt es sich jedoch nur um sogenannte Präferenzräume, welche sich nach der Auswertung der Stellungnahmen im weiteren Verfahren ändern können.



Der südwestliche Teil vom Amt Mittelholstein wurde in den Suchraum einbezogen, inwieweit das Amt bzw. der Kreis Rendsburg-Eckernförde von der Planung betroffen ist, wird sich im weiteren Verfahren zeigen.

Zum NEP konnten bis zum 20.11.2023 Stellungnahmen abgegeben werden. Aufgrund der Größe des Projektes werden der NEP und der Umweltbericht nicht gleichzeitig konsultiert. Für den Umweltbericht läuft ein separates Beteiligungsverfahren. Die Stellungnahmen zum Umweltbericht können noch bis zum 29.01.2024 eingereicht werden.

Vorläufiger Zeitplan (NordOstLink)



Weiterführende Informationen zum NEP und zum Umweltbericht sowie Dokumentationen zu vergangenen Informationstagen sind unter folgenden Links verfügbar: NEP [Netzausbau - Netzentwicklungsplan](#) und für den Umweltbericht auf: [Netzausbau - Umweltbericht](#)

HGÜ-Verbindung von Schleswig-Holstein nach Mecklenburg-Vorpommern (NordOstLink)

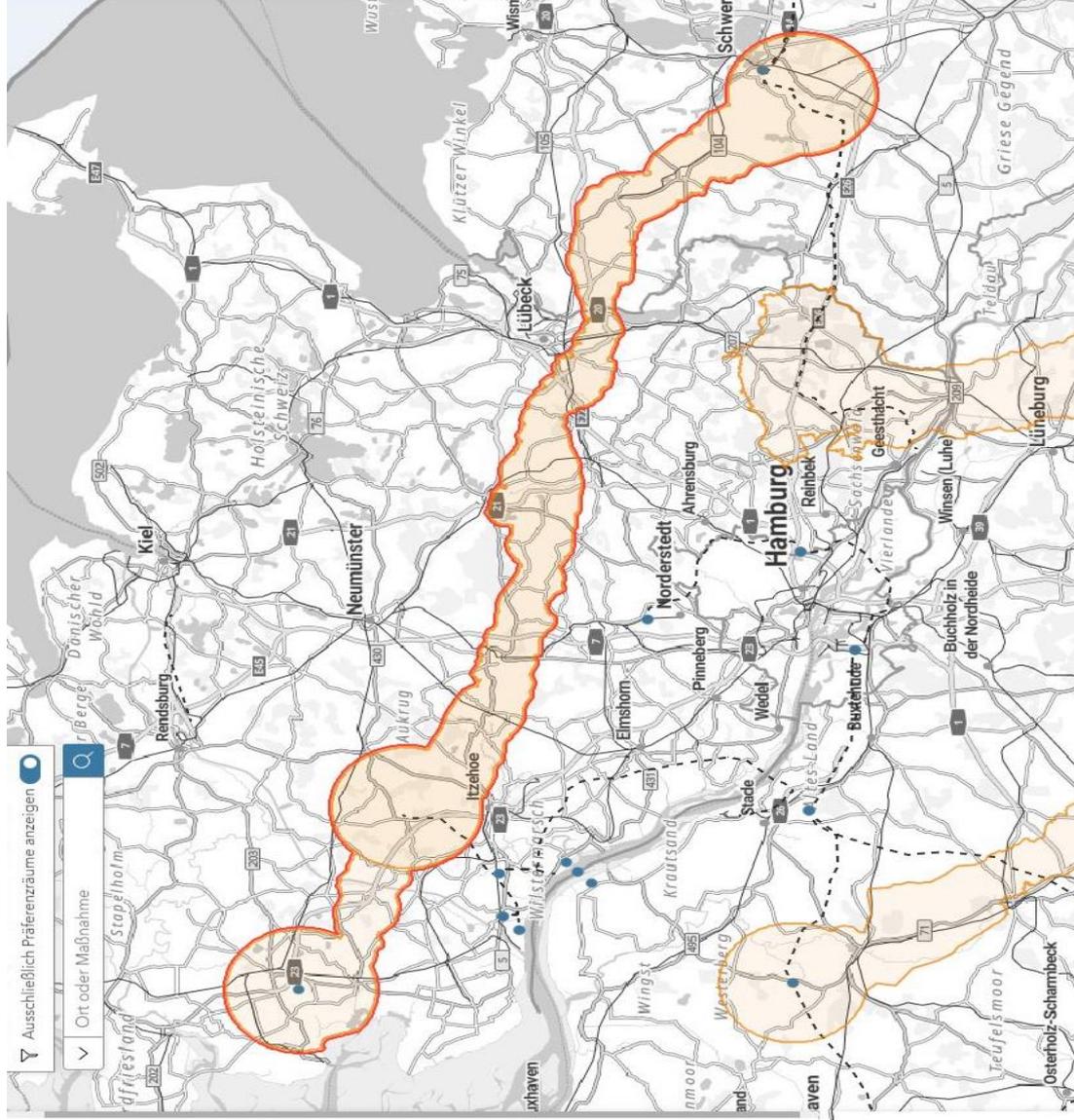
Maßnahmen-Nr.	DC31
Maßnahme	Hemmingstedt/Lieth/Lohe-Rickelsdorf/Währden - Klein Rogahn/Stralendorf/Warsow/Holtusen/Schossin
Maßnahme geprüft als	Vorschlag
NOVA Kategorie	Neuzaubau
Geprüfte Ausführungsart	Erklabel
Szenarien	A 2037.B 2037.C 2037
Nova Typ	Neubau in neuer Trasse
Nova NABEG	Erichtung einer Leitung
Betreiber	TenneT, 50Hertz

Einstufung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

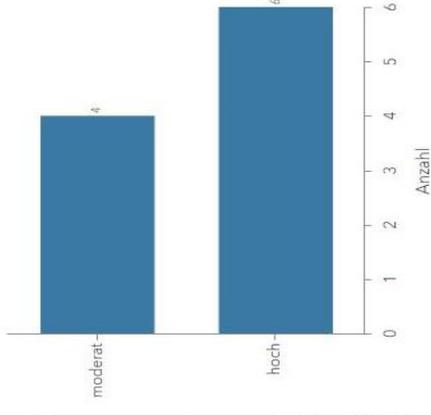
Gesamtbewertung	moderat
Konfliktrisikodichte	unterdurchschnittlich
Erwartete Maßnahmenlänge	lang
Regel vorhanden	ja

Die Gesamtbewertung stellt eine zusammenfassende Einstufung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen auf einer Skala von sehr gering bis sehr hoch dar. Die Einstufung der Konfliktrisikodichte erfolgt in Relation zur deutschlandweiten Konfliktrisikodichte.

Die detaillierten Prüfergebnisse und eine ausführliche Erklärung zur Prüfmethode sind im Entwurf des Umweltberichts unter www.netzausbau.de/umweltbericht zu finden.



Gesamtbewertung Umweltauswirkungen



Mit einem Klick auf die Balken werden die Daten in der Karte gefiltert. Ein Klick auf eine leere Fläche im Diagramm hebt den Filter auf.

Untersuchungsräume

- Freileitung
- Erklabel
- Seekabel/Erklabel

Netzverknüpfungspunkte

- Netzverknüpfungspunkt

Bestandstrassen

-

Maßnahmen-Nr.	DC32
Maßnahme	Pöschendorf/Hadenfeld/ Kaisborstel/Loot-Klein Regahn/Stralendorf/Warsow/Holhusen/Schos
Maßnahme geprüft als	Vorschlag
NOVA	Netzausbau
Kategorie	Erdkabel
Geprüfte Ausführungsart	A.2037.B.2037.C.2037
Szenarien	Neubau in neuer Trasse
Nova Typ	Errichtung einer Leitung
Nova NABEG	TerneT,50Hertz

Einstufung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Gesamtbewertung	moderat
Konfliktkrisikodichte	unterdurchschnittlich
Erwartete Maßnahmenlänge	mittel
Regel vorhanden	ja

Die Gesamtbewertung stellt eine zusammenfassende Einstufung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen auf einer Skala von sehr gering bis sehr hoch dar. Die Einstufung der Konfliktkrisikodichte erfolgt in Relation zur deutschlandweiten Konfliktkrisikodichte.

Die detaillierten Prüfergebnisse und eine ausführliche Erklärung zur Prüfmethode sind im Entwurf des Umweltberichts unter www.netzausbau.de/umweltbericht zu finden.

Gesamtbewertung Umweltauswirkungen

Kategorie	Anzahl
moderat	4
hoch	6

Mit einem Klick auf die Balken werden die Daten in der Karte gefiltert. Ein Klick auf eine leere Fläche im Diagramm hebt den Filter auf.

Untersuchungsräume

- Freileitung
- Erdkabel
- Seekabel/Erdkabel

Netzverknüpfungspunkte

- Netzverknüpfungspunkt

Bestandstrassen

-



Verwendung des Jahresüberschusses 2022 der Förde Sparkasse

VO/2023/514-01 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 10.01.2024 Ansprechpartner/in: Madlin Loof Bearbeiter/in: Tom Röhrig

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt.

Sachverhalt

Der Verwaltungsrat der Förde Sparkasse hat in seiner Sitzung am 29. Juni 2023 beschlossen, gemäß § 27 Abs. 3 Sparkassengesetz den anteiligen Jahresüberschuss 2022 an den Zweckverband Förde Sparkasse abzuführen.

Die Mitglieder des Regionalentwicklungsausschusses werden gebeten, für die kommende Sitzung am 13.03.2024 Anträge zur Verwendung des Überschusses bei der Verwaltung einzureichen, über dessen Empfehlung an den Hauptausschuss dann in der Sitzung entschieden werden soll.

Relevanz für den Klimaschutz

Unmittelbar keine.

Finanzielle Auswirkungen

Unmittelbar keine.

Anlage/n:

Keine



Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen

VO/2024/016 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 10.01.2024 Ansprechpartner/in: Madlin Loof Bearbeiter/in: Tom Röhrig

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
31.01.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

Sachverhalt

Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Umsetzungskontrolle Ö
---	-----------------------

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung					
- Stand: 11.01.2024 -					
Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
1	27.10.2021	<p>1. Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich dafür aus, die bereits im Haushalt eingestellten Mittel von 160.000 € jetzt für Wasserstoffbusse zu verwenden.</p> <p>2. Die Verwaltung wird gebeten, mit der KielRegion, der WFG, der Klimaschutzagentur etc. zu prüfen, welche Förderungen der Betriebskosten in Frage kommen.</p> <p>3. Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept bei der Autokraft einzufordern bzw. sich vorlegen zu lassen. Bestandteile des Konzeptes sollten u.a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Darstellung der Betriebskosten · Aufbau der Infrastruktur, u.a. verbunden mit der Forderung, dass eine H₂-Tankstelle im Raum Rendsburg errichtet wird <p>Darstellung von zukünftigen Synergieeffekten mit anderen Gesellschaften und Gebietskörperschaften mit dem Ziel der Betriebskostenreduktion</p>	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	08.11.2021	<p>Die Auslieferung der Wasserstoffbusse erfolgt aufgrund von Lieferverzögerungen nach derzeitigem Stand ab April/Mai.</p> <p>Aktueller Stand zur Ladeinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Die Bauarbeiten für die Wasserstofftankstelle in Kiel-Wellsee sollen im Sommer 2024 beginnen, die Eröffnung ist für Oktober 2024 geplant. · Für die geplante Wasserstofftankstelle in Rendsburg gibt es noch keine Förderung.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
 Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
2	11.10.2023	<p>Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde, die beigefügte Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II des Landes Schleswig-Holstein mit der Maßgabe</p> <p>1. die Interessenbekundung der Gemeinde Elsdorf-Westermühlen zu ergänzen 2. die Inhalte des Radverkehrskonzeptes des Kreises Rendsburg-Eckernförde mit einzubeziehen.</p>	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	23.10.2023	<p>Der KT hat der Beschlussempfehlung des REA mit der Maßgabe zugestimmt, zusätzlich die Stellungnahme der Stadt Nortorf mit aufzunehmen. Die Stellungnahme wurde anschließend mit den beschlossenen Ergänzungen am 07.11.2023 eingereicht.</p>