



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 16.07.2025 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Anträge zur Tagesordnung
2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
3. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
4. Niederschrift über die Sitzung vom 21.05.2025
5. Mittelverwendung Regionales Mobilitätsmanagement Kiel-Region VO/2025/194
6. ÖPNV
- 6.1. Ausschreibung Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde VO/2025/199
- 6.2. Inflationsausgleichsprämien im ÖPNV VO/2024/154-02
7. Regionalentwicklung
- 7.1. 2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II VO/2025/207
- 7.2. 2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans VO/2025/208
8. Außerschulische Lernorte - Sachstand und Aufhebung Sperrvermerk VO/2025/193
9. Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse VO/2025/195
10. Verwaltungsangelegenheiten



Mittelverwendung Regionales Mobilitätsmanagement KielRegion

VO/2025/194	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 19.06.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, von den 70.000€, die im Haushalt 2025 für die Maßnahmenumsetzung im regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion GmbH vorgesehen waren, Mittel in Höhe von 50.000€ zur Auszahlung an die KielRegion GmbH freizugeben.

Sachverhalt

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion wurde am 16.11.2017 durch die Ratsversammlung (Drs. 0831/2017) beschlossen. Aufgrund der engen Verflechtungen und des gemeinsamen Interesses an einer modernen Mobilität sprachen sich die beteiligten Gebietskörperschaften für die Einrichtung eines Regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH aus. Nach der positiven Förderentscheidung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit konnte das Regionale Mobilitätsmanagement im Juli 2018 die Arbeit aufnehmen und setzt nunmehr die beschlossenen Projekte um. Das Arbeitsprogramm des Regionalen Mobilitätsmanagements basiert weiterhin auf den im Masterplan Mobilität gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen. Durch eine intensive Abstimmung mit den Verwaltungen der Gebietskörperschaften sowie den Institutionen des Landes wird sichergestellt, dass keine Doppelstrukturen entstehen.

Die Gebietskörperschaften der KielRegion haben unter Einbindung der betroffenen landesweiten Institutionen (wie z.B. NAH.SH) die Maßnahmen priorisiert. Berücksichtigt wurden dabei die parallellaufenden aktuellen Entwicklungen (z.B. Aussagen in Koalitionsverträgen, Fördermöglichkeiten, Mobilitätsplanungen in den Gebietskörperschaften). Damit das Regionale Mobilitätsmanagement die

Maßnahmenumsetzung verfolgen kann, wurden von den Gebietskörperschaften in den jeweiligen Haushalten für 2025 Projektmittel in Höhe von je 50.000 Euro eingestellt. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage wurde das Maßnahmenbudget wie bereits im vergangenen Jahr von 70.000 € auf 50.000 € reduziert. Gleichzeitig wurde beschlossen, dass die Freigabe der Mittel für die jeweiligen Maßnahmen vorab durch die jeweiligen Gremien erfolgen soll.

Das abgeleitete Arbeitsprogramm für das laufende Projektjahr des Regionalen Mobilitätsmanagements ist in der Anlage umrissen. Es ist mit den beteiligten Verwaltungen und landesweiten Institutionen abgestimmt. Das Regionale Mobilitätsmanagement setzt in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften die verschiedenen Maßnahmen arbeitsteilig um. Die von den Gebietskörperschaften bereitgestellten Projektmittel werden durch Fördermittel ergänzt und multipliziert, die aktuell zu den verschiedenen Mobilitätsthemen aufgelegt werden.

Beratung und Beschlussfassung im Regionalrat:

Der Regionalrat empfiehlt den Gesellschaftern, den Sperrvermerk für die eingestellten Mittel für die Maßnahmenumsetzung im regionalen Mobilitätsmanagement in Höhe von EUR 50.000 je Gebietskörperschaft aufzuheben und nach Mittelanforderung durch die KielRegion GmbH der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Relevanz für den Klimaschutz

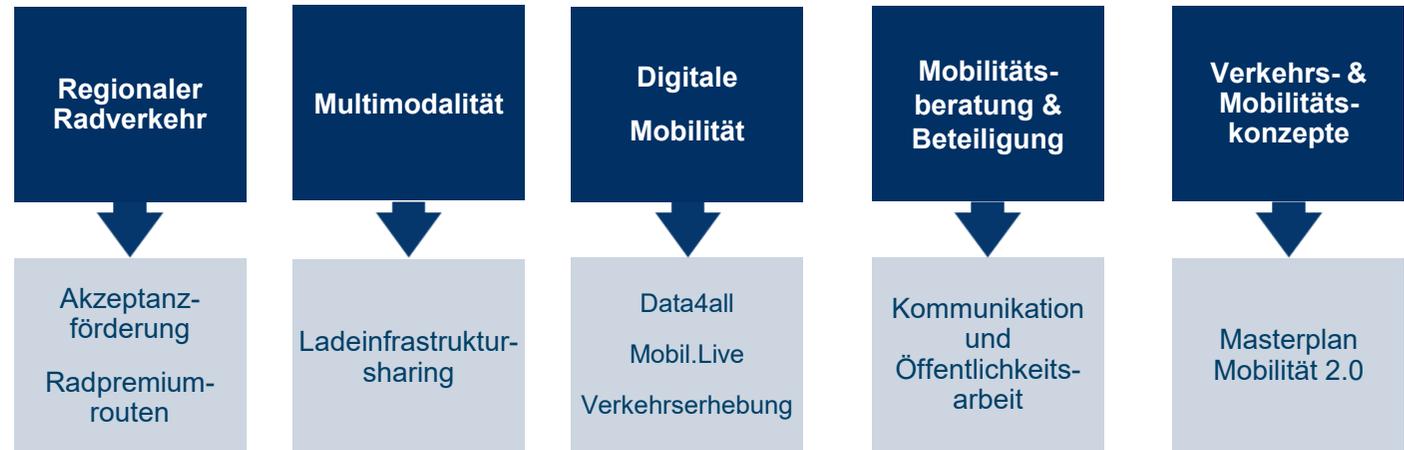
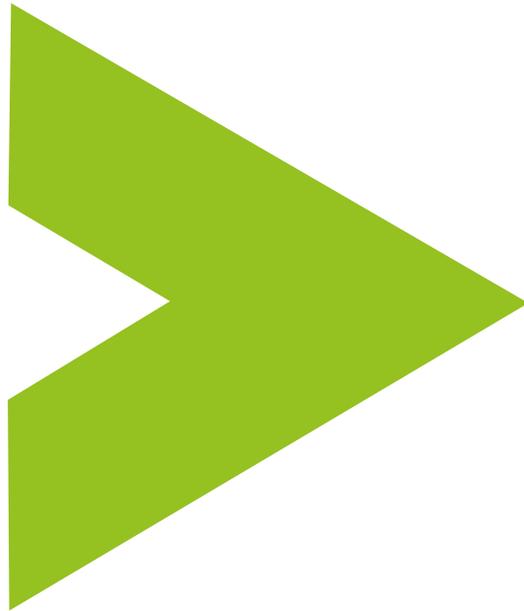
Finanzielle Auswirkungen

Nein. Die Mittel stehen bereits im Haushalt 2025.

Anlage/n:

1	2025_Mittelverwendung_KielRegion
---	----------------------------------

Mittelveswendung Mobilität 2025



MobilitätsRegion

Masterplan Mobilität KielRegion

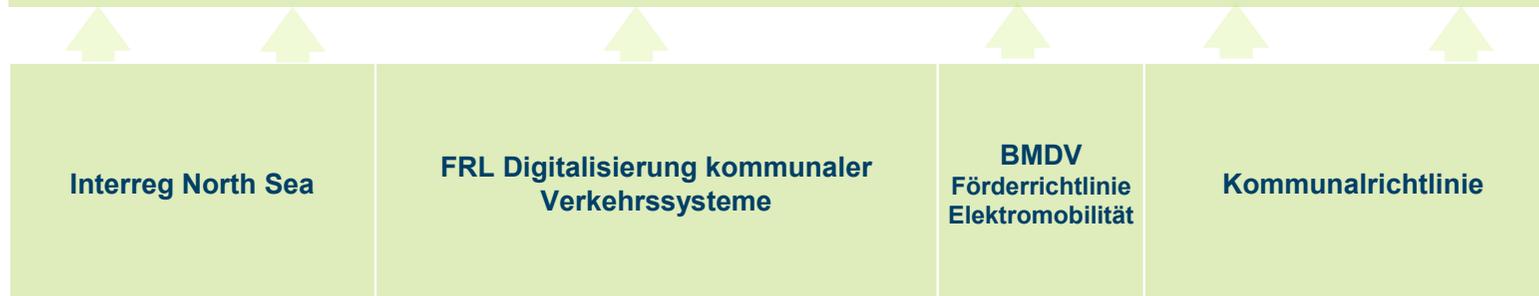
Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025

Finanzielle Beteiligung je Gebietskörperschaft (Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kreis Plön, LH Kiel)



Budget für gemeinsame Maßnahmen 2025: 150.000 €

Erweiterung durch Förderprogramme





Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025

Regionaler
Radverkehr

Multimodalität

Digitale
Mobilität

Mobilitäts-
beratung &
Beteiligung

Verkehrs- &
Mobilitäts-
konzepte

1.667 €

5.000,00 €

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten
Unterstützung der Akzeptanzbildung	Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes bei Änderung der Radverkehrsführung	3.000 €
Rad-premiumrouten	Workshop und Beteiligung	2.000 €





Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025



5.000 €

15.000,00 €

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten
-------------	-------------------------	--------

Ladeinfrastruktur-sharing

Machbarkeitsstudie inkl. Handlungsempfehlung zur Implementierung einer niedrighschwelligen Zugangsstrategie

15.000 €



Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025

Regionaler
Radverkehr

Multimodalität

Digitale
Mobilität

Mobilitäts-
beratung &
Beteiligung

Verkehrs- &
Mobilitäts-
konzepte

19.333 €

58.000 €

Teilbereich

Inhaltliche Bearbeitung

Kosten

Data4all

Einführung des Regelbetriebs der
Verfügbarkeitsvorhersage an
Stationen der SprottenFlotte

Optimierung der
Besucher*innenmobilität bei
Großveranstaltungen durch digitale
Technologien - Pilotprojekt am
Beispiel Holstein Kiel

28.000 €

Teilbereich

Inhaltliche Bearbeitung

Kosten

Mobil.live

Support und Weiterentwicklung
der App

20.000 €

Verkehrserhebung

Serviceangebot videobasierter
Verkehrserhebungen inkl.
Auswertung u.a. als Grundlage
(strategischer)
Planungsprozesse in der
Verkehrsinfrastrukturplanung

10.000€

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025

Regionaler Radverkehr

Multimodalität

Digitale Mobilität

Mobilitätsberatung & Beteiligung

Verkehrs- & Mobilitätskonzepte



9.333 €

28.000,00 €

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten
Kommunikation und Beteiligung	Öffentlichkeitsarbeit	28.000 €

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2025

Regionaler Radverkehr

Multimodalität

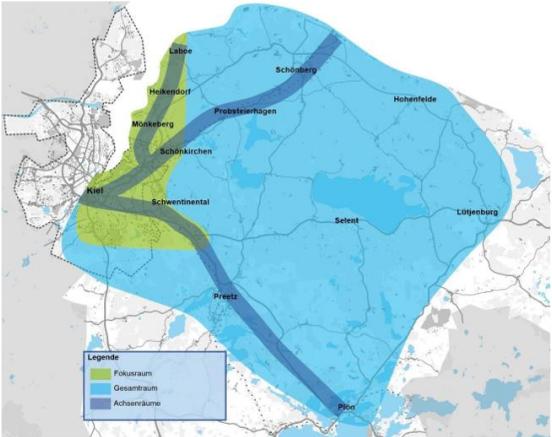
Digitale Mobilität

Mobilitätsberatung & Beteiligung

Verkehrs- & Mobilitätskonzepte

14.667 €

44.000,00 €



Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kosten
Masterplan Mobilität	Steuerung Planungsbüro und Kommunikationsagentur, Auftaktveranstaltung und Gremienbeteiligung	44.000 €

Beschluss der Regionalratssitzung | 13.06.2025



Der Regionalrat empfiehlt den Gesellschaftern, den Sperrvermerk für die eingestellten Mittel für die Maßnahmenumsetzung im regionalen Mobilitätsmanagement in Höhe von EUR 50.000 je Gebietskörperschaft aufzuheben und nach Mittelanforderung durch die KielRegion GmbH der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.



Ausschreibung Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

VO/2025/199 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.06.2025 Ansprechpartner/in: Kai Schlimbach Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Die Verträge über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtverkehr Rendsburg, Stadtverkehr Eckernförde und für den On-Demand-Verkehr im Wirtschaftsraum Rendsburg (remo) enden zum 31.12.2026. Eine Ausschreibung der Leistungen ab dem 01.01.2027 ist dadurch erforderlich. Es wird diesbezüglich auf die VO/2024/218 verwiesen.

Wie bei den bisherigen Vergaben von ÖPNV-Leistungen wird der Kreis beratend und unterstützend von der NAH.SH GmbH begleitet. Die wesentlichen Eckpunkte der Ausschreibung sind dem Eckpunktepapier als Anlage zu entnehmen. Die Inhalte entsprechen dabei grundsätzlich den verbundweiten Standards, wie sie bei Vergaben anderer Kreise im Verbundraum ebenso zur Anwendung kommen.

Anders als bei der jüngsten Vergabe der ÖPNV-Leistungen im Regionalverkehr zum Jahr 2021 ist nicht vorgesehen, für die Leistungsvorgaben wesentliche Änderungen gegenüber dem Status quo einzuführen. Das liegt zum einen daran, dass beide Stadtverkehre auf Basis von ehemals erstellten Gutachten - soweit möglich - bereits optimiert wurden. Zum anderen befinden sich beide Stadtverkehre seitens des Angebotsumfangs bereits auf einem guten Niveau, so dass anders als beim Regionalverkehr kein Anlass besteht, die Verkehre grundlegend neu zu gestalten

oder auszuweiten.

Zudem bleibt es dem Kreis auch während der Vertragslaufzeit freigestellt, Änderungen am Leistungsumfang durchzuführen.

Es ist vorgesehen, über das Los NAHSHUTTLE Rendsburg (remo) noch einmal gesondert in der REA-Sitzung nach der Sommerpause am 10.09.2026 zu beraten.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	2025-06-26 Eckpunktepapier Vergaben SVR und SVE
---	---

Eckpunktepapier Vergabeverfahren Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

1 Organisatorischer Rahmen

Am 25.10.2024 wurden potenzielle Bieter über die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt auf die frühestens ein Jahr nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung startende Vergabe der öffentlichen Straßenpersonenverkehrsleistung (ÖSPV-Leistung) mit den Losen *Stadtverkehr Rendsburg*, *Stadtverkehr Eckernförde* und **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** aufmerksam gemacht. In der Vorabbekanntmachung wurden wesentliche Angaben zu Fahrplänen, Tarifen oder Fahrzeugstandards (wie etwa zum Anteil von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen) gemacht.

Die Frist für die Stellung eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge endete gem. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG folglich am 25.01.2025 ohne Einreichung etwaiger Anträge.

Die Auftragsbekanntmachung wird voraussichtlich am 27.10.2025 veröffentlicht. Die Angebote sollen nach aktueller Planung um den Jahreswechsel 2025/2026 vorliegen. Die Erteilung des Zuschlages könnte somit vermutlich gegen Ende des ersten Quartals 2026 erfolgen. Betriebsaufnahme ist zum 01.01.2027 vorgesehen.

2 Leistungsumfang

2.1 Verkehrlicher Umfang

Das Los *Stadtverkehr Rendsburg* enthält alle Busleistungen des Stadtverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Dieser beinhaltet die Linien 1 – 19. Gegenüber dem Status quo sind nur geringe Anpassungen geplant. Unter anderen wird die Systematik der Liniennummern vereinfacht.

Das Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** umfasst den ergänzenden On-Demand-Verkehr (ODV) im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, der derzeit in den Schwachverkehrszeiten am Wochenende in den Abendstunden verkehrt. Dieser wird unverändert beibehalten.

Das Los *Stadtverkehr Eckernförde* umfasst ebenso den vorgesehenen Leistungsumfang des Status quo. Dabei wird auch die Umsetzung des seit einigen Jahren vorgesehenen und finanzierten Fahrplankonzepts auf Basis des damaligen Gutachtens zum Stadtverkehr berücksichtigt. Diese wurde bisher durch die nicht ausreichenden Personalkapazitäten des bisherigen Betreibers verhindert. Aufgrund der zentralen Baustelle der Nooröffnung wird es jedoch in den ersten beiden Betriebsjahren zu erheblichen Einschränkungen kommen.

2.2 Änderung der Leistung während der Vertragslaufzeit

Der Verkehrsvertrag gibt klare „Spielregeln“ für das Ab- und Zubestellen von ÖSPV-Leistung vor. Diese betreffen das Volumen, in dem Leistungen zu- oder abgestellt werden darf, die Fristen, innerhalb derer Veränderungen durchzuführen sind und mögliche Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag des Aufgabenträgers. Die Konditionen für das Ab- und Zubestellungen liegen mit dem Angebot vor.

Dabei wird es auch während der Vertragslaufzeit möglich sein, Linienverkehrsleistungen in ODV-Leistung umzuwandeln.

Im Los *Stadtverkehr Rendsburg* sind während der Vertragslaufzeit größere Anpassungen vorgesehen, um die Wirtschaftlichkeit und die Potentialabschöpfung zu erhöhen. Voraussetzung sind jedoch zeitlich derzeit nicht

absehbare Infrastrukturausbauten, wie die Aufhebung des Einbahnstraßenrings, Neubau des ZOB und neuen Umsteigehaltestellen.

3 Wesentliche Inhalte des Vergabeunterlagen

3.1 Qualität

Die verkehrsvertraglichen Vorgaben werden so gestaltet, dass der Auftragnehmer über die gesamte Vertragslaufzeit einen möglichst hohen Anreiz hat, eine gute Qualität zu erbringen. Schlechtleistungen (z. B. nicht eingehaltene Pünktlichkeitswerte, Anschlussverluste, Fahrtausfälle) werden im Rahmen der Vergütung sanktioniert.

Zur Qualitätssicherung werden zudem die vertraglich vorgegebenen Qualitätsstandards für Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste in einem Qualitätsmanagementsystem (Bus-QMS) kontinuierlich gemessen, dokumentiert und bewertet. Die Datenerhebung und Datenbereitstellung in einer Software erfolgen durch ein Erhebungsinstitut.

Die gemessenen Ergebnisse des Bus-QMS und deren Über- oder Unterschreitung von den zu erreichenden Qualitätsstandards dienen zur Berechnung einer möglichen Erhöhung bzw. Minderung der Vergütung des Auftragnehmers (Bonus-Malus-System). So begründet das Bus-QMS Anreize zur Erbringung einer hochwertigen Qualität.

3.2 NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)

Im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** sind die Bieter aufgefordert, ein Angebot für die Erbringung des On-Demand-Verkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg abzugeben. Das erfolgreiche Angebot **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** soll in der bestehenden Form damit fortgesetzt werden. Die Bieter erbringen somit die Fahrleistung gemäß den Berechnungen und Angaben aus dem Hintergrundsystem (derzeit ioki).

Die Verkehrsleistung im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** ist nicht nur für die Verkehrsunternehmen aus dem ÖSPV interessant, sondern kann auch von Taxi- oder Krankenfuhrdiensten erbracht werden. Um das Los auch für diese Bietergruppe attraktiv zu machen, werden die Vergabeunterlagen deutlich schlanker gestaltet, als für die konventionellen ÖSPV-Verkehre.

3.3 Loslimitierung und andere Bieter

Um die Zahl der Bieter zu erhöhen und damit die Wettbewerbssituation zu verbessern, wird die zu vergebende Leistung in den Losen *Stadtverkehr Eckernförde*, *Stadtverkehr Rendsburg* und **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** vergeben. Von den Bietern können nur Angebote auf die einzelnen Lose abgegeben werden. Angebote für die Gesamtleistung sind folglich nicht zulässig. Zudem ist die Vergabe aller Einzellöse an einen Bieter im Sinne einer Loslimitierung ausgeschlossen. Der Zuschlag für zwei von drei Losen ist jedoch möglich.

Die wettbewerbsfördernden Vorgaben schaffen Anreize zur Teilnahme an der Vergabe und führen potenziell zu einer höheren Anzahl an Angeboten – und damit zu wirtschaftlicheren Ergebnissen. Dieser Anreizeffekt umfasst auch die potenzielle Angebotsabgabe kleiner und mittelständischer Unternehmen. So werden mittelständische Interessen berücksichtigt und die Erhaltung einer ausgewogenen Unternehmenslandschaft im ÖSPV-Markt gefördert.

3.4 Automatische Fahrgastzählsysteme

In allen eingesetzten Fahrzeugen sind durch die Bieter automatische Fahrgastzählsysteme in den Türen vorzusehen. Diese Sensoren befinden sich oben im Türrahmen, erfassen ein- und aussteigende Personen und ermöglichen dem Aufgabenträger somit zuverlässige Bewertungen der Auslastung in den Fahrzeugen. Damit die Datenqualität gewährleistet ist, wird das System durch einen Dienstleister zertifiziert.

3.5 Kalkulation

Die Bieter kalkulieren den Betrag, den sie für die Bereitstellung der geforderten Leistungen benötigen. Der Auftraggeber gleicht dem Bieter die Differenz zwischen den Fahrscheinerlösen und den kalkulierten Kosten aus. Da die Erlösverantwortung somit beim Kreis liegt, spricht man von einem „Bruttovertrag“. Die Vergabeunterlagen geben das Formblatt für die Erstellung der Kostenkalkulation durch die Bieter vor. Damit wird eine Vergleichbarkeit hergestellt und Fehler vermieden.

Eine Dynamisierung der Kosten anhand der Preisentwicklung für bestimmte Kostenbestandteile wird verkehrsvertraglich vorgegeben und bei der Abrechnung mit dem Auftragnehmer berücksichtigt. Zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wird derzeit auf Landesebene die Anpassung der aktuellen Dynamisierungsregelungen für Personalkosten für neue Verkehrsverträge diskutiert. Unabhängig vom Stand der landesweiten Diskussion soll die Dynamisierung auf Basis einer angepassten Regelung vorgenommen werden, um damit den jüngsten Entwicklungen Rechnung zu tragen.

3.6 Anforderungen an die Fahrzeuge

Auf allen Linien werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die einen barrierefreien Zustieg ermöglichen. Sie besitzen zwei Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen und sind mit Monitoren ausgestattet, welche über die nächsten Haltestellen und Anschlüsse informieren. Die Fahrgäste profitieren von WLAN und USB-Ladebuchsen an jedem Sitzplatz. Das Innen- und Außendesign der Fahrzeuge wird sich am NAH.SH-Design orientieren, um dem landesweit einheitlichen Erscheinungsbild des ÖPNV zu entsprechen.

Gemäß des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes müssen 65% der Fahrzeuge „sauber“ sein und 32,5% sogar über einen emissionsfreien Antrieb verfügen. Emissionsfreie Fahrzeuge sind i.d.R. batterieelektrisch angetrieben, der gesetzlichen Anforderung kann allerdings bspw. auch mit einem Wasserstoffantrieb entsprochen werden. Gemäß den Erfahrungen aus anderen Vergabeverfahren verfügen die sauberen Fahrzeuge meistens über einen konventionellen Antrieb, werden allerdings bspw. mit hydrierten Pflanzenölen (HVO) betankt. Aufgrund von verlängerten Lieferzeiten bei elektrisch angetriebenen Bussen oder der für diese erforderlichen Infrastruktur, kann in den ersten Monaten der Vertragslaufzeit ggf. ein Einsatz von Ersatzfahrzeugen erforderlich werden.

Im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** werden Pkw und ein Fahrzeug eingesetzt, welches die Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglicht. Voraussichtlich ein Fahrzeug ist aufgrund der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ebenfalls mit alternativer Antriebstechnik vorzusehen.

4 Kosten

Im Ergebnis kann für die anstehenden Vergaben von einer Kostensteigerung gegenüber den heute vom Kreis zu leistenden Ausgleichsbeträgen gerechnet werden. Erwartbare Ursache sind die deutlich gestiegenen Anforderungen im Bereich der alternativen Antriebstechnik aufgrund des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes und die allgemeine und bei Personalkosten überproportionale Kostensteigerung in den vergangenen Jahren.

Insbesondere die gesetzliche Vorgabe zur Erfüllung der Quote an sauberen Fahrzeugen sticht hierbei als neue Anforderungen heraus, da die Kosten für die Erfüllung der Vorgabe allein durch den Kreis getragen werden müssen, da es für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe keine Kompensation Dritter gibt.

NAH.SH GmbH, 26.06.2025



Inflationsausgleichsprämien im ÖPNV

VO/2024/154-02	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 26.06.2025
<i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

Ein Beschluss erfolgt nach Beratung im Ausschuss.

Sachverhalt

Es wird auf die VO/2024/154-01 sowie auf die Diskussion in der Sitzung der AG-ÖPNV vom 18.06.2026 verwiesen.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

Keine



2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II

VO/2025/207	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 30.06.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Amirfarzan Heravi
	Bearbeiter/in: Amirfarzan Heravi

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Beratung)	Ö
21.07.2025	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die beigefügte Stellungnahme zum 2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II abzugeben.

2. Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde beschließt, die beigefügte Stellungnahme abzugeben.

Sachverhalt

Die Kreisverwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wird nach Zustimmung von Regionalentwicklungsausschuss und Kreistag eine Stellungnahme zum 2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II abgeben. In dieser Stellungnahme sind die Anregungen von Gemeinden eingearbeitet.

Relevanz für den Klimaschutz

Nicht direkt.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n:

1	01 Gesamtstellungnahme des Kreises RD zur Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum II
2	02 Stellungnahme Reg. Plan 2025 Felde, Melsdorf, Achterwehr

--	--



Stellungnahme zum 2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II

Inhaltsverzeichnis:

1. Regionalentwicklung.....	1
2. ÖPNV.....	1
Anhang: Stellungnahmen der Gemeinden	

1. Regionalentwicklung:

Der Fachdienst Regionalentwicklung hat am 16.11.23 eine Stellungnahme zum 1. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II abgegeben. Die Abwägungsergebnisse wurden am 09.04.2025 übermittelt und werden zur Kenntnis genommen.

2. ÖPNV:

B zu 2, S. 92: Im Absatz zu On-Demand-Verkehre sollte folgendes ergänzt werden: Der On-Demand-Verkehr ist ein von den Fahrgästen gut angenommenes Instrument im ÖPNV, dass die Busverkehre in den Randzeiten dichter besiedelten Räume ergänzt wird. Der On-Demand-Verkehr soll aber nicht nur in diesen Räumen eingesetzt werden, sondern und vor allem auch in Räumen eingesetzt werden die nicht stark besiedelt sind und eine weniger gute Busverbindung haben. In den ländlichen Gebieten dient der On-Demand-Verkehr als Zubringerfahrt zu den Buslinien an bestimmten Kontenpunkte und zurück.

B zu 2, S. 93: In der Aufzählung zu den On-Demand-Angeboten im Planungsraum wird „SMILE24“ erwähnt. Das Projekt „SMILE24“ ist ein ÖPNV-Projekt im ländlichen Raum, dass vom Bund bis Ende 2025 gefördert wird. Ab 2026 wird im Vergleich zum Projekt „SMILE24“ in der Schleiregion ein reduzierter On-Demand-Verkehr angeboten. Ein neuer Name für den On-Demand-Verkehr gibt es noch nicht. In der Aufzählung sollte das Wort „SMILE24“ ersatzlos gestrichen werden. Es wird vorgeschlagen, bis ein neuer Name vergeben worden ist, als Platzhalter „On-Demand-Verkehr in der Schleiregion“ in die Aufzählung aufzunehmen.

Anhang:

Im Anhang befinden sich die Stellungnahmen der Gemeinden Felde, Melsdorf und Westensee.

Amt Achterwehr

Der Amtsdirektor

für die Gemeinden Felde, Melsdorf und Westensee



Amt Achterwehr · Inspektor-Weimar-Weg 17 · 24239 Achterwehr

Ministerium für Inneres,
Kommunales, Wohnen und Sport
des Landes Schleswig-Holstein
Referat für Städtebau und
Ortsplanung, Städtebaurecht
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

über
Kreis Rendsburg-Eckernförde
-Der Landrat-
Kaiserstr. 8
24768 Rendsburg

- Kreis Rendsburg-Eckernförde -

Fernruf (04340) 40 9000, Durchwahl: 409-101
Telefax (04340) 40 329
Internet: www.amtachterwehr.de
E-Mail: christian.joehnk@amt-achterwehr.de

Öffnungszeiten:

Montag, Donnerstag und Freitag 8.00 - 12.00 Uhr
Dienstag 8.00 - 12.00 Uhr und 15.00 - 17.30 Uhr
Mittwoch geschlossen

Amtsangehörige Gemeinden:

Achterwehr, Bredenbek, Felde, Krummwisch, Melsdorf,
Ottendorf, Quarnbek, Westensee

Sachbearbeitung: Christian Jöhnk

AZ.: I.1

Achterwehr, den 25.06.2025

Fortschreibung des Regionalplans für den Planungsraum II, 2. Entwurf Beteiligungsverfahren gem. § 5 Abs. 5-7 Landesplanungsgesetz

Die Gemeinde Felde nimmt wie folgt zum o.a. Entwurf Stellung:

Zu Raumstruktur 1 G und 1B

Die flächenmäßige Begrenzung der Neuinspruchnahme von Flächen ab 2030 muss zu Gunsten einer deutlich in die Zukunft verschobene Zielmarke gestrichen werden.

Begründung:

Das erstrebenswerte, aber für den genannten Zeithorizont ab 2030 gänzlich unrealistische Ziel einer Reduzierung auf unter 458 h/a Flächenneuinspruchnahme für alle Nutzungen (Siedlungs-/Gewerbe-/Verkehrs- und sonstige nichtlandwirtschaftliche Nutzungen) kann nicht erreicht werden und würde zu nicht verantwortbaren Verwerfungen vor allem im Bereich der Schaffung und Erhaltung von bezahlbarem Wohnraum, im Allgemeinen aber für den gesamten Wohnungsbau führen.

Dies gilt vor allem unter Berücksichtigung des weiterhin völlig unregelmäßigen Zubaus von Flächen-PV-Anlagen ohne Bauleitplanung (Privilegierung nach § 35 BauGB). Hier wird der Landwirtschaft im Vergleich zu dem mit Abstand wichtigerem Siedlungsbau ein Mehrfaches an Fläche entzogen und leider auch in einem nie gekanntem Ausmaß Konkurrenzen zum Siedlungsbau erzeugt. Die Kaufpreissteigerungen für Siedlungs- und mit diesem im Zusammenhang stehenden Ausgleichsflächen sind bereits jetzt deutlich bemerkbar und würden bei einer weiteren Begrenzung der Flächenneuinspruchnahme weiter steigen.

Konten der Amtskasse:

VR Bank Schleswig-Mittelholstein IBAN DE44 2169 0020 0003 2300 31, BIC GENO DE F1 SLW
Sparkasse Mittelholstein AG IBAN DE84 2145 0000 3500 5005 06, BIC NOLA DE 21 RDB

L:\Bauordnungsamt\1\Regionalplanung\Regionalplanfortschreibung 2025\Stellungnahmen\BOB Stellungnahme zum Entwurf 2023 Achterwehr.docx

Zu 4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr:

Der heutige Standort des Bahnhofs Rendsburg muss auch bei einem Ersatz und ohne Einschränkung der Kapazität erhalten bleiben, insoweit sollte die Formulierung zwingender gewählt werden. Im Rahmen der ersten Überlegungen sollte geprüft werden, ob die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Abschnitts Bokelholm-Rendsburg-Owschlag evtl. durch eine Teilung der Verkehre durch eine Streckenführung im Tunnel (in diesem Bereich ausschließlich eingleisig, die Zufahrten zweigleisig) für den SPNV/SPVF im Bereich Rendsburg unter Inkaufnahme größerer Steigungsverhältnisse und dadurch Beibehalt des Bahnhofs Rendsburg an jetziger Stelle und durch eine oberirdische Führung mit Eisenbahnhochbrücke (ebenfalls eingleisig) neben der Rader Hochbrücke für den Güterverkehr gesteigert werden kann. Als Nebeneffekt, würde sich die Streckenlänge insgesamt verkürzen und die eng bebauten Bereiche im Siedlungsraum Rendsburg würden vom Güterverkehrslärm verschont werden. Die dafür benötigten groben Trassenbereiche müssten bereits jetzt regionalplanerisch gesichert werden.

Stellungnahme:

Die Verlängerung der RB 75 in Richtung Rendsburg-Seemühlen-Nord (perspektivisch bis Fockbek) sollte ausdrücklich begrüßt werden, sichert doch diese Verlängerung durch die Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale auch die Verbindung auf allen durch die Linie berührten Bahnstationen und ermöglicht zukünftig u.a. auch Taktverdichtung.

Die in der Begründung sich konkretisierenden Überlegungen zur Einführung S-Bahn-ähnlicher Verkehre ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings kann die aus der Begründung ersichtliche Neueinrichtung von Haltepunkten nicht ohne Weiteres unterstützt werden. Es bestehen die Überlegungen zwischen Melsdorf und Kiel HBF insgesamt 3 neue Haltepunkte einzulegen. Während die Einrichtung eines HP Hamburger/Lübecker Chaussee aufgrund der Nähe zu Schulen am Winterbeker Weg/Königsweg und sonstiger Einrichtungen im Bereich Gaarden-Süd sinnvoll ist und auch Umsteigebeziehungen besonders in Richtung Kiel-Wellsee/Kronsborg zu Fahrzeitreduzierungen führen würde, ist die Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten aufgrund der völlig abseitigen Lage (Kiel-Mettenhof) oder des sehr kurzen Abstandes zum Bahnhof Kiel-Hassee-CITTI-Markt und einem künftigen HP Hamburger/Lübecker Chaussee (Kiel-Winterbeker Weg) nicht zu unterstützen. Die entstehende Fahrzeitverlängerung würde die Attraktivität der Bahnverbindung schmälern. Zudem soll Mettenhof als einer der ersten Stadtteile von der Stadtbahn erschlossen werden, was ebenfalls nicht für einen abseits gelegenen HP in Mettenhof spricht.

Allgemein sollte die Schieneninfrastruktur für einen stabilen Betrieb zwischen Kiel und Rendsburg ausgebaut werden, hierzu zählt vordringlich die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Kiel-Hassee/Citti-Markt und Kiel HBF unter Nutzung des vorhandenen Gleises der Umgebungsbahn. Auch zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten auf dem restlichen Abschnitt in Richtung Osterrönfeld sollten zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität hergestellt werden.

Zu 4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen B zu 3

Stellungnahme

In der Begründung ist das Ziel an einen den heutigen Anforderungen (Kapazität und Tonnage) genügenden Ausbau der Fährverbindungen über den Kanal aufzunehmen. Das Wort „gegebenenfalls“ ist zu streichen.

Begründung:

Siehe Stellungnahme zum ersten Entwurf.

Die Gemeinde Melsdorf nimmt wie folgt Stellung:

Zu Raumstruktur 1 G und 1B

Die flächenmäßige Begrenzung der Neuinspruchnahme von Flächen ab 2030 muss zu Gunsten einer deutlich in die Zukunft verschobene Zielmarke gestrichen werden.

Begründung:

Das erstrebenswerte, aber für den genannten Zeithorizont ab 2030 gänzlich unrealistische Ziel einer Reduzierung auf unter 458 h/a Flächenneuinspruchnahme für alle Nutzungen (Siedlungs-/Gewerbe-/Verkehrs- und sonstige nichtlandwirtschaftliche Nutzungen) kann nicht erreicht werden und würde zu nicht verantwortbaren Verwerfungen vor allem im Bereich der Schaffung und Erhaltung von bezahlbarem Wohnraum, im Allgemeinen aber für den gesamten Wohnungsbau führen.

Dies gilt vor allem unter Berücksichtigung des weiterhin völlig unregulierten Zubaus von Flächen-PV-Anlagen ohne Bauleitplanung (Privilegierung nach § 35 BauGB). Hier wird der Landwirtschaft im Vergleich zu dem mit Abstand wichtigerem Siedlungsbau ein Mehrfaches an Fläche entzogen und leider auch in einem nie gekanntem Ausmaß Konkurrenzen zum Siedlungsbau erzeugt. Die Kaufpreissteigerungen für Siedlungs- und mit diesem im Zusammenhang stehenden Ausgleichsflächen sind bereits jetzt deutlich bemerkbar und würden bei einer weiteren Begrenzung der Flächenneuinspruchnahme weiter steigen.

Zu 4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr:

Der heutige Standort des Bahnhofs Rendsburg muss auch bei einem Ersatz und ohne Einschränkung der Kapazität erhalten bleiben, insoweit sollte die Formulierung zwingender gewählt werden. Im Rahmen der ersten Überlegungen sollte geprüft werden, ob die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Abschnitts Bokelholm-Rendsburg-Owschlag evtl. durch eine Teilung der Verkehre durch eine Streckenführung im Tunnel (in diesem Bereich ausschließlich eingleisig, die Zufahrten zweigleisig) für den SPNV/SPVF im Bereich Rendsburg unter Inkaufnahme größerer Steigungsverhältnisse und dadurch Beibehalt des Bahnhofs Rendsburg an jetziger Stelle und durch eine oberirdische Führung mit Eisenbahnhochbrücke (ebenfalls eingleisig) neben der Rader Hochbrücke für den Güterverkehr gesteigert werden kann. Als Nebeneffekt, würde sich die Streckenlänge insgesamt verkürzen und die eng bebauten Bereiche im Siedlungsraum Rendsburg würden vom Güterverkehrslärm verschont werden. Die dafür benötigten groben Trassenbereiche müssten bereits jetzt regionalplanerisch gesichert werden.

Stellungnahme:

Die Verlängerung der RB 75 in Richtung Rendsburg-Seemühlen-Nord (perspektivisch bis Fockbek) sollte ausdrücklich begrüßt werden, sichert doch diese Verlängerung durch die Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale auch die Verbindung auf allen durch die Linie berührten Bahnhöfen und ermöglicht zukünftig u.a. auch Taktverdichtung.

Die in der Begründung sich konkretisierenden Überlegungen zur Einführung S-Bahn-ähnlicher Verkehre ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings kann die aus der Begründung ersichtliche Neueinrichtung von Haltepunkten nicht ohne Weiteres unterstützt werden. Es bestehen die Überlegungen zwischen Melsdorf und Kiel HBF insgesamt 3 neue Haltepunkte einzulegen. Während die Einrichtung eines HP Hamburger/Lübecker Chaussee aufgrund der Nähe zu Schulen am Winterbeker Weg/Königsweg und sonstiger Einrichtungen im Bereich Gaarden-Süd sinnvoll ist und auch Umsteigebeziehungen besonders in Richtung Kiel-Wellsee/Kronsborg zu Fahrzeitreduzierungen führen würde, ist die Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten aufgrund der völlig abseitigen Lage (Kiel-Mettenhof) oder des sehr kurzen Abstandes zum Bahnhof Kiel-Hassee-CITTI-Markt und einem künftigen HP Hamburger/Lübecker Chaussee (Kiel-Winterbeker Weg) nicht zu unterstützen. Die entstehende Fahrzeitverlängerung würde die Attraktivität der Bahnverbindung schmälern. Zudem soll Mettenhof als einer der ersten Stadtteile von der Stadtbahn erschlossen werden, was ebenfalls nicht für einen abseits gelegenen HP in Mettenhof spricht.

Allgemein sollte die Schieneninfrastruktur für einen stabilen Betrieb zwischen Kiel und Rendsburg ausgebaut werden, hierzu zählt vordringlich die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Kiel-Hassee/Citti-Markt und Kiel HBF unter Nutzung des vorhandenen Gleises der Umgebungsbahn. Auch zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten auf dem restlichen Abschnitt in Richtung Osterrönfeld sollten zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität hergestellt werden.

Zu Teil C Karte:

Die Bahnstrecke Kiel-Hassee – Osterrönfeld ist in der Karte als zweigleisige Bahnstrecke (Bestand) dargestellt. Tatsächlich ist die Bahnstrecke nur eingleisig, eine Darstellung als Planung wird befürwortet.

Zu 4.3 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen

Die Gemeinde Melsdorf wird nicht mehr als überregionaler Standort für Gewerbegebiete an den Landesentwicklungsachsen geführt.

Stellungnahme:

Es erfolgt Kenntnisnahme

Zu 4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen B zu 3

Stellungnahme

In der Begründung ist das Ziel an einen den heutigen Anforderungen (Kapazität und Tonnage) genügenden Ausbau der Fährverbindungen über den Kanal aufzunehmen. Das Wort „gegebenenfalls“ ist zu streichen.

Begründung:

Siehe Stellungnahme zum ersten Entwurf.

Die Gemeinde Westensee nimmt wie folgt Stellung:

Zu Raumstruktur 1 G und 1B

Die flächenmäßige Begrenzung der Neuinspruchnahme von Flächen ab 2030 muss zu Gunsten einer deutlich in die Zukunft verschobene Zielmarke gestrichen werden.

Begründung:

Das erstrebenswerte, aber für den genannten Zeithorizont ab 2030 gänzlich unrealistische Ziel einer Reduzierung auf unter 458 h/a Flächenneuinspruchnahme für alle Nutzungen (Siedlungs-/Gewerbe-/Verkehrs- und sonstige nichtlandwirtschaftliche Nutzungen) kann nicht erreicht werden und würde zu nicht verantwortbaren Verwerfungen vor allem im Bereich der Schaffung und Erhaltung von bezahlbarem Wohnraum, im Allgemeinen aber für den gesamten Wohnungsbau führen.

Dies gilt vor allem unter Berücksichtigung des weiterhin völlig unregelmäßigen Zubaus von Flächen-PV-Anlagen ohne Bauleitplanung (Privilegierung nach § 35 BauGB). Hier wird der Landwirtschaft im Vergleich zu dem mit Abstand wichtigerem Siedlungsbau ein Mehrfaches an Fläche entzogen und leider auch in einem nie gekannten Ausmaß Konkurrenzen zum Siedlungsbau erzeugt. Die Kaufpreiserhöhungen für Siedlungs- und mit diesem im Zusammenhang stehenden Ausgleichsflächen sind bereits jetzt deutlich bemerkbar und würden bei einer weiteren Begrenzung der Flächenneuinspruchnahme weiter steigen.

Zu 4.2 6-G

Es sollten Vorbereitungen getroffen werden, um langfristig den Ersatz der Rendsburger Hochbrücke angehen zu können. Trotz der durchgeführten Sanierung sind hierfür mittelfristig planerische Vorbereitungen zu treffen, um eine leistungsfähigere Querung des Nord-Ostsee-Kanals zu ermöglichen. Dabei soll der Bahnstandsstandort in Rendsburg berücksichtigt werden.

Stellungnahme

Es sollte vorbereitend geprüft werden, ob die Leistungsfähigkeit des Bahnstreckenabschnitts Bokelholm-Rendsburg-Owschlag evtl. durch eine Streckenführung für den SPNV/SPVF im Bereich des NOK im Tunnel (in diesem Bereich ausschließlich eingleisig, die Zufahrten müssten zweigleisig bleiben) unter Inkaufnahme dann möglicher größerer Steigungsverhältnisse und dadurch Beibehalt des Bahnhofs Rendsburg an jetziger Stelle und für den Güterverkehr durch eine oberirdische Führung mit Eisenbahnhochbrücke neben der Rader Hochbrücke (ebenfalls eingleisig) gesteigert werden kann.

Als Nebeneffekt würde sich die Streckenlänge insgesamt verkürzen und die eng bebauten Bereiche im Siedlungsraum Rendsburg würden vom Güterverkehrslärm verschont werden.

Zu Radverkehr 4.4

Hier sollte der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei (Aus-) Baumaßnahmen im Bereich des überörtlichen Straßennetzes unabhängig von Mobilitätskonzepten die Erweiterung um Radwege oder zumindest kombinierte Geh- und Radwege zu prüfen ist.

Begründung:

Auch weiterhin nimmt der Bedarf an ausgebauten Radwegen sowohl im Alltagsverkehr allein oder in Kombination mit dem ÖPNV, als auch im touristischem Bereich stark zu. Die Vorgaben des Regionalplans nehmen dies auch mit dem vorgelegten Entwurf durchaus auf. In den regionalplanerischen Grundsätzen sollte sich aber ein Auftrag an die Straßenbaulastträger nachdrücklicher wiederfinden.

Im Auftrag



Christian Jöhnk



2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans

VO/2025/208	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 30.06.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Amirfarzan Heravi
	Bearbeiter/in: Amirfarzan Heravi

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Beratung)	Ö
21.07.2025	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die beigefügte Stellungnahme zum 2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans abzugeben.

2. Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde beschließt, die beigefügte Stellungnahme abzugeben.

Sachverhalt

Die Landesregierung hat am 29. April 2025 dem 2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans beschlossen. Mit dem LEP Windenergie setzt das Land geänderte Anforderungen des Bundesrechts um. Im Rahmen der aktuell in Erarbeitung befindlichen Regionalpläne Windenergie werden Vorranggebiete in einer Positivplanung ausgewiesen, die Ausschlusswirkung außerhalb dieser Gebiete fällt weg. Darüber hinaus können Gemeinden im Wege von Bauleitplanungen Windenergiegebiete dort festlegen, wo Ziele der Raumordnung und weitere Abwägungsbelange nicht entgegenstehen. Der 2. Entwurf (formal: Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans – Fortschreibung 2021 (LEP Windenergie), Zweiter Entwurf April 2025) ist im Anhörungsportal BOB SH unter der Adresse www.schleswig-holstein.de/windenergiebeteiligung einsehbar.

Der Bundesgesetzgeber hat mit der Einführung des Windenergieflächenbedarfsgesetzes (WindBG) die Bundesländer zur Ausweisung von sogenannten Windenergiegebieten verpflichtet. Für Schleswig-Holstein ergibt

sich daraus die Verpflichtung, insgesamt 2 Prozent der Landesfläche bis Ende 2032 für Windenergie (nach der Rotor-Out-Vorgabe) auszuweisen, davon 1,3 Prozent als Zwischenziel bis Ende 2027. Mit der von Schleswig-Holstein angewandten Rotor-In-Planung sind anhand eines Umrechnungsfaktors des WindBG nach derzeitiger Schätzung 3,1 bis 3,3 Prozent der Landesfläche als Windenergiegebiete auszuweisen, um die bundesrechtliche Verpflichtung zu erfüllen. Dies wird später durch die Ausweisung von Vorranggebieten Windenergie realisiert.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, in dieser Legislaturperiode über die bestehende Planung hinaus weitere Flächen für die Windenergienutzung an Land zur Verfügung zu stellen, um perspektivisch 15 Gigawatt (GW) installierte Leistung zu erreichen. Damit soll die Grundlage für eine Energieerzeugung von 30-35 Terawattstunden (TWh) pro Jahr bis 2030 geschaffen werden. Es ist davon auszugehen, dass für die Ziele aus dem WindBG und die Ziele aus dem Koalitionsvertrag gleichermaßen rund 50 Prozent (= 16.000 ha) mehr Vorrangflächen ausgewiesen werden müssen. Dazu sind zusätzliche Eingriffe in Schutzbelange und damit Änderungen des Kriterienkataloges zur Auswahl von Vorranggebieten Windenergie erforderlich.

Alle relevanten Karten und Unterlagen zu den einzelnen Beteiligungsverfahren werden im Onlineportal BOB-SH zur Verfügung gestellt (www.bolapla-sh.de). Ab dem 21. Mai 2025 besteht die Möglichkeit auch Stellungnahmen abzugeben.

Die Kreisverwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wird nach Zustimmung von Regionalentwicklungsausschuss und Kreistag eine Stellungnahme zum 2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans abgeben.

Relevanz für den Klimaschutz

Die Landesregierung verfolgt im Rahmen eines gesamträumlichen Konzeptes die Absicht, die Windenergienutzung im Sinne der Energiewende und der klimapolitischen Perspektiven aber gleichermaßen auch unter Wahrung der Interessen der Bevölkerung und der Erhaltung von Natur und Landschaft voranzutreiben.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Gesamtstellungnahme Kreis RD zur Fortschreibung LEP Kapitel 4.5.1 Windenergie an Land
---	---



Postanschrift:
Kreis Rendsburg-Eckernförde • Postfach 905 • 24758 Rendsburg

Fachdienst
Regionalentwicklung und Mobilität

Ministerium für Inneres, Kommunales,
Wohnen und Sport des Landes Schleswig-
Holstein
Referat IV 64 Windenergieplanung
Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel

Ihr Zeichen: -
Mein Zeichen: 51.10.01-2024/000032
Auskunft erteilt: Herr Röhrig
Telefon: 04331 202 471
E-Mail: regionalentwicklung@kreis-
rd.de

[Datum]

**Teilfortschreibung zum Thema „Windenergie an Land“ des Landesentwicklungsplans
Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 - Zweiter Entwurf April 2025**
Behördenbeteiligung gemäß § 8 Abs. 2 LaPlaG

Zur vorliegenden Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans, hier eingegangen am
29.04.2025, nehmen die beteiligten Dienststellen wie folgt Stellung:

- Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität (Regionalentwicklung)

Der Fachdienst Regionalentwicklung hat bereits am 23.08.2024 eine Stellungnahme ab-
gegeben und kann die Grundsätze und Ziele der Raumordnung der Teilfortschreibung
zum Thema „Windenergie an Land“ des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein –
Fortschreibung 2021 nachvollziehen.

Fachdienst Umwelt (untere Naturschutzbehörde)

B zu 10:

Der folgende Satz, sollte geändert werden:

Grundsätzlich darf in regionalen Grünzügen nicht planmäßig gesiedelt werden. Es sind
dort nur Vorhaben zuzulassen, die mit den Funktionen dieser Gebiete vereinbar sind oder
die im über-wiegenden öffentlichen Interesse liegen.

Der Biotopverbund verläuft meist entlang von linearen Strukturen und verbindet Biotope
in der Landschaft und ist über den ganzen Planungsraum verteilt. Aus diesem Grund
könnte man besser festlegen, dass innerhalb des Biotopverbundes keine WEA errichtet
werden dürfen.

Es auf die Grünzüge zu beziehen ist faktisch nicht realisierbar, denn es ist dann immer
ein Einzelfall.

15 G Hauptachsen des überregionalen Vogelzugs mit Bedeutung

Es sind Aussagen zu treffen in welcher Form der Artenschutz und der Vogelzug beachtet
oder bewertet werden sollen.

G Wiesenvogel-Brutgebiete mit hohen Siedlungsdichten

Es sind Aussagen zu treffen in welcher Form der Artenschutz und die Wiesenvogel-brutgebiete beachtet oder bewertet werden sollen.

G Umgebungsbereiche um Brutplätze windkraftsensibler Großvögel

Die Formulierung in der Regel sollte präzisiert werden. Umso klarere Vorgaben in der Regionalplanung festgelegt werden, desto weniger Diskussion gibt es auf der Genehmigungsebene.

7 G Kompensations- und Ökokontoflächen

Die räumlichen Bedarfe von Kompensationsflächen sowie Ökokontoflächen sind zu konkretisieren. Die Einzelfallprüfung auf Genehmigungsbehörde ist wenig zielführend. Besser generelle Ausschlusskriterien.

- Fachdienst Umwelt (untere Bodenschutzbehörde)

Zu 4.5.1.4 Boden und Wasser

Weiterhin werden die erheblichen Umweltauswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und die Moorböden durch notwendige umfangreiche Grundwasserabsenkungen im Rahmen der Bauphase der WEA nicht berücksichtigt.

B zu 4 G: Talräume an natürlich Gewässern und an erheblich veränderten Gewässern (HMWB):

Die Aufnahme von Satz 3 („die meistens von Gewässern durchzogenen Talräume...“) ist nicht nachvollziehbar, da hier Talräume an Gewässern betrachtet werden sollen. Ein Talraum ohne Gewässer wäre hier grundsätzlich nicht zu berücksichtigen.

Der Versuch die Vernässung degenerierter Moore in Talräumen (ohne Gewässer?) durch eine Einzelfallbetrachtung hier aufzunehmen wirkt sehr konstruiert und erfolgt ohne inhaltlichen Zusammenhang.

Grundsätzlich sollten Feuchtgebiet und Moore (zumindest ab 2 ha Fläche gemäß GAP-KondV Glöz 2) eigenständig betrachtet und als Ausschlusskriterium gewertet oder zumindest als Prüfungsrelevant benannt werden.

Weitere Anregungen werden vom Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht vorgetragen. Ich bitte um Beteiligung im weiteren Planverfahren.

Im Auftrag

Opalla



Außerschulische Lernorte - Sachstand und Aufhebung Sperrvermerk

VO/2025/193	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 19.06.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Madlin Völschow
	Bearbeiter/in: Andreas Götz

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dass der im Haushalt 2025 vorhandene Sperrvermerk für die Förderung der Gewährung von Zuschüssen für den Besuch außerschulischer Lernorte in Höhe von 100.000 € aufgehoben wird.

Sachverhalt

Der Besuch von außerschulischen Lernorten und möglichen Ausbildungsstätten wird gemäß Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses vom 13.11.2024 sowie des Kreistages vom 16.12.2024 im Haushaltsjahr 2025 mit insgesamt 300.000 € gefördert. 100.000 € davon sind mit einem Sperrvermerk versehen, dessen Aufhebung der Entscheidung des Regionalentwicklungsausschusses unterliegt (Beschlussvorlage VO/2024/420).

Insbesondere durch die vom Regionalentwicklungsausschuss ab dem 21.03.2025 beschlossenen geänderten Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuschüssen für Reisekosten beim Besuch außerschulischer Lernorte und möglicher Ausbildungsstätten wurde eine noch stärkere Nutzung des ÖPNV beabsichtigt. Gleichbedeutend würden sich dadurch auch geringere Kosten für die einzelnen Veranstaltungen und somit insgesamt, bei vergleichbarem Antragsvolumen, eine Kostenminderung ergeben.

Aktuell ergibt sich folgender Sachstand:

Bezeichnung	Stand 19.06.2025	Stand 19.06.2024
Anzahl Anträge	353	357
Bewilligungssumme	168.600 €	226.400 €
Einsparung aufgr. Richtlinienänderung	50.300 €	0 €

Aus dem Sachstand ergibt sich, dass bei fast gleich hoher Antragszahl gegenüber 2024 die Bewilligungssumme deutlich geringer ist. Dies liegt in erster Linie an einer stärkeren Nutzung des ÖPNV sowie den Auswirkungen der Wirtschaftlichkeitsprüfung.

Sollte die Antragszahl, wie in den Vorjahren im 2. Halbjahr geringer sein, geht die Verwaltung davon aus, dass sich die Einsparsumme um weitere 30.000 € auf dann jährlich 80.000 € erhöhen könnte.

In 2024 wurden insgesamt Zuschüsse zu Reisekosten für den Besuch außerschulischer Lernorte in Höhe von 368.300 € bewilligt. Ausgehend von einer Einsparung in Höhe von jährlich 80.000 € wird davon ausgegangen, dass Haushaltsmittel in Höhe von ca. 300.000 € benötigt werden.

Relevanz für den Klimaschutz

Durch die verstärkte Nutzung von ÖPNV findet weniger Individualverkehr und damit ein geringerer CO₂-Ausstoß statt.

Finanzielle Auswirkungen

Keine, da der Betrag inklusive Sperrvermerk bereits im Haushalt veranschlagt ist.

Anlage/n:

Keine



Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse

VO/2025/195 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 24.06.2025 Ansprechpartner/in: Tom Röhrig Bearbeiter/in: Tom Röhrig

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Umsetzungskontrolle Ö 24.06.2025
---	----------------------------------

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung					
- Stand: 24.06.2025 -					
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	Die Inbetriebnahme der Wasserstofftankstelle steht für den Regelbetrieb noch aus. Derzeit werden noch vorbereitende Tests für die Inbetriebnahme durchgeführt.
2	12.03.2025	Damit alle identifizierten Netzlücken grundsätzlich förderfähig sind, hat die Verwaltung die Prioritätenlisten-Listen der Radverkehrskonzepte 2010 und 2021/2022 zusammengeführt und als Anlage beigelegt. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss, diese Anlage als Fördergrundlage zum Radverkehrskonzept 2021/2022 zu beschließen.	Fachdienst Infrastruktur	17.06.2025	Der Antrag wurde im Kreistag einstimmig angenommen.

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
3	12.03.2025	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss einen Radwegeneubau an der Kreisstraße 67 von Bredenbek nach Brux nach der aktuell gültigen Prioritätenliste (2018-02-20, Priorität 3 b, Radwegeprioritäten zum Plan) zu fördern, sofern die Gemeindevertretungen der Gemeinden Bredenbek und Westensee einen Radwegeneubau an der Kreisstraße beschließen. Es sollen ggf. auch nur Teilstücke gefördert werden.	Fachdienst Infrastruktur	17.06.2025	Der Antrag wurde im Kreistag einstimmig angenommen.
4	21.05.2025	Der Regionalentwicklungsausschusses beschließt dem Hauptausschuss zu empfehlen, die NAH.SH GmbH auf Grundlage der vorliegenden Vertragsentwürfe gemäß Anlagen mit der Erbringung von Unterstützungs- und Beratungsleistungen zu beauftragen.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	17.06.2025	Der Antrag wurde im Kreistag angenommen.
5	21.05.2025	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag zu beschließen, dass durch die Verwaltung ab dem 01.01.2026 in der Schlei-Region ein On Demand-Verkehr beauftragt wird, der auf den Erfahrungen aus Smile24 beruht, jedoch hinsichtlich der Bedienzeiten und andere Modalitäten insoweit reduziert wird, dass die Kosten begrenzend für ein Jahr maximal 1 Mio. € betragen.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	17.06.2025	Der Antrag wurde im Kreistag einstimmig angenommen.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
6	21.05.2025	Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dass ein Betrag in Höhe von 124,02 € für gemeinschaftliche Aufgaben und Projekte der Naturparke aus dem Jahr 2024 den Naturparken weiterhin zur Verfügung steht, um diese mit für das Gemeinschaftsprojekt der Naturparke 2025 zu verwenden.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	22.05.2025	Der gennante Betrag wurde für das Gemeinschaftsprojekt 2025 vom Naturpark Hüttener Berge an den Naturpark Schlei überwiesen.