



## Öffentliche Bekanntmachung

---

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 10.09.2025 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 16.07.2025
5. ÖPNV
- 5.1. NAH.SHUTTLE Rendsburg (remo) VO/2025/215
- 5.2. Weiterentwicklung des Regionalverkehrs VO/2025/235
6. Regionalentwicklung
- 6.1. Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein, Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land VO/2025/236
7. Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse VO/2025/230
8. Verwaltungsangelegenheiten



## Antrag der CDU-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 5.2 "Weiterentwicklung des Regionalverkehrs"

<b>VO/2025/265</b>	<b>Fraktionsantrag öffentlich</b>
öffentlich	Datum: 09.09.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, den TOP 5.2 für die Sitzung am 10.09.2025 zu streichen.

#### Sachverhalt

Siehe Beschlussvorschlag.

Gleichzeitig beantragt die CDU-Fraktion eine weitere REA-Sitzung vor den Herbstferien, um über den ÖPNV zu beraten.

#### Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

#### Finanzielle Auswirkungen

Keine.

#### Anlage/n:

1	2025-09-09 REA TOP 5.2
---	------------------------

**CDU-Kreistagsfraktion | Paradeplatz 10 | 24768 Rendsburg**

An

- den Vorsitzenden des  
Regionalentwicklungsausschusses des Kreises  
Rendsburg-Eckernförde Godber Andresen  
(über das Kreistagsbüro)
- Herrn Tom Röhrig (Kreisverwaltung)  
([Tom.Roehrig@kreis-rd.de](mailto:Tom.Roehrig@kreis-rd.de);  
[regionalentwicklung@kreis-rd.de](mailto:regionalentwicklung@kreis-rd.de))
- Kreistagsbüro z. K. ([Kreistagsbuero@kreis-rd.de](mailto:Kreistagsbuero@kreis-rd.de))

09.09.2025

### **Antrag für die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.09.2025 zum TOP 5.2**

Sehr geehrter Herr Andresen,

die CDU-Fraktion beantragt, den TOP 5.2 für die Sitzung am 10.09.2025 zu streichen.

Gleichzeitig beantragt die CDU-Fraktion eine weitere REA-Sitzung vor den Herbstferien, um über den ÖPNV zu beraten.

*Eike Fandrey*  
CDU-Fraktion



## Anfrage nach § 26 GO-KT der Kreistagsfraktion SPD zur Schulbeförderung über Schwebefähre Rendsburg

<b>VO/2025/260</b>	<b>Anfragen</b>
öffentlich	Datum: 04.09.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Amirfarzan Heravi

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

### Beschlussvorschlag

### Sachverhalt

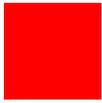
Der Sachverhalt ergibt sich aus der Anlage.

### Relevanz für den Klimaschutz

### Finanzielle Auswirkungen

### Anlage/n:

1	REA - Anfrage SPD - Schulbeförderung
---	--------------------------------------



**Sozialdemokratische Partei Deutschland**  
Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde

**Michael Rohwer**  
- Kreistagsabgeordneter -

An den Kreis RD-ECK

Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt  
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität

über: kreistagsbuero@kreis-rd.de

Wasbek, 04.09.2025

Anfrage nach §26 Geschäftsordnung des Kreistages zur Sitzung des REA am 10.09.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die Schulbeförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde beschäftigt die Politik seit Jahren. Leider ist die Entwicklung zur Schwebefähre und der damit verbundenen ständigen Reparaturarbeiten (die Presse berichtet in kurzen Abständen) ebenfalls ein Dauerbrenner.

Die Fähre ist seit Monaten außer Dienst und damit ist keine gesicherte Beförderung für die Schülerinnen und Schüler mehr gewährleistet.

Daraus resultiert folgende Frage: Liegt eine Streichung der Schwebefähre aus der Liste für den kürzesten Schulweg vor? Und wenn nicht, welche Planung liegt vor?

Mit freundlichen Grüßen

Michael Rohwer  
(Kreistagsabgeordneter)



## NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)

<b>VO/2025/215</b>  öffentlich  <i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	<b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b>  Datum: 07.07.2025  Ansprechpartner/in:  Bearbeiter/in: Tonya Klatt

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Sachverhalt

NAHSHUTTLE Rendsburg (vormals *remo*) ist ein On-Demand-Verkehrsangebot (ODV) im Wirtschaftsraum Rendsburg, das initiiert vom Kreis als Kooperationsprojekt zusammen mit dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH im August 2021 als Pilotprojekt gestartet ist und bis August 2024 befristet war. Zwischenzeitlich wurde das Angebot bis zum 31.12.2026 im Regelbetrieb verlängert. Es wird als Linienbedarfsverkehr betrieben, ist tariflich in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) integriert und erhebt keine Komfortzuschläge. Im Rahmen der Projektphase wurde *remo* umfassend durch wissenschaftliche Begleitstudien untersucht und die auch daraus gewonnenen Erkenntnisse und Umfrageergebnisse nachfolgend skizziert. Weitere Zahlen, Daten und Fakten, insbesondere zu den betrieblichen Kennzahlen, werden ergänzend zur Vorlage im Ausschuss präsentiert werden.

#### Potenziale von NAHSHUTTLE Rendsburg für den ÖPNV:

- **Beitrag zum Klimaschutz und zur Daseinsvorsorge:** NAHSHUTTLE Rendsburg trägt als Teil des ÖPNVs und mit überwiegend elektrisch betriebenen Fahrzeugen zum Klimaschutz bei. Es leistet auch einen Beitrag zur Daseinsvorsorge, indem es Menschen, die nicht über ein eigenes Auto verfügen, Mobilität ermöglicht und damit soziale Teilhabe sichert.
- **Schließung von Mobilitätslücken:** NAHSHUTTLE Rendsburg ergänzt das spärliche ÖPNV-Angebot in Rendsburg und Umgebung in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende. Es dient insbesondere als Nach-Hause-

Bringer, auch für Bahnreisende. Der On-Demand-Verkehr kann als Zubringerverkehr in dünn besiedelten Gebieten dienen oder eine flächendeckende Anbindung in Schwachlastzeiten ermöglichen. Viele Nutzer gaben an, dass NAHSHUTTLE Rendsburg die einzige verfügbare ÖPNV-Option für ihre Fahrt war.

- **Reduktion des privaten Autoverkehrs (MIV):** NAHSHUTTLE Rendsburg kann dazu beitragen, den MIV zu reduzieren. Etwa jede fünfte SHUTTLE-Fahrt ersetzt eine Autofahrt. Für 11% der Nutzenden war der Dienst alternativlos, was bedeutet, dass sie den Weg sonst nicht gemacht hätten. Die Reduktion von Hol- und Bringfahrten durch Dritte, die durch NAHSHUTTLE Rendsburg ermöglicht wird, entlastet zudem das Klima, da doppelte Wege und Emissionen vermieden werden. Zwei von drei Nutzenden (68 %) gaben an, dass durch NAHSHUTTLE Rendsburg Hol- und Bringfahrten durch Dritte wegfallen
- **Förderung der sozialen Teilhabe und Verkehrssicherheit:** NAHSHUTTLE Rendsburg ermöglicht oder erleichtert die Teilnahme an sozialen Freizeitaktivitäten, insbesondere für jüngere Menschen am Nachtleben. Es wird als sichere Alternative angesehen und kann dazu beitragen, Fahrten unter Alkoholeinfluss zu reduzieren, was die Verkehrssicherheit erhöht. Die Befragten schätzen das Sicherheitsgefühl im SHUTTLE und das Vertrauensverhältnis zu den Fahrer\*innen.
- **Hohe Nutzerzufriedenheit und Wiedernutzungsabsicht:** Nutzer\*innen bewerten NAHSHUTTLE Rendsburg überaus positiv hinsichtlich Sicherheit (89%), schneller Zielerreichung (93%) und Kostengünstigkeit (94%). Wer das Angebot einmal genutzt hat, beabsichtigt mit hoher Wahrscheinlichkeit, es auch in Zukunft zu nutzen. Selbst Nicht-Nutzer erkennen das Potenzial des Angebots, die Mobilität anderer Menschen zu verbessern.
- **Inklusion mobilitätseingeschränkter Personen:** NAHSHUTTLE Rendsburg hat das Potenzial, die selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen erheblich zu verbessern. Vorteile sind die Verfügbarkeit eines Sitzplatzes, keine notwendigen Umstiege, kürzere Wege zu den Haltestellen und die Mitnahmemöglichkeit von Blindenführhunden. Der Tele-Dolmetschdienst "Tess" wurde zur Buchungsunterstützung für Menschen mit Hörbeeinträchtigung ergänzt.
- **Wirtschaftliche Impulse:** NAHSHUTTLE Rendsburg kann die lokale Wirtschaft, insbesondere das Nachtleben und den Tourismus, stärken, indem es sichere Rückfahrten ermöglicht und den Kundenstrom ankurbelt.

### **Bestehende Herausforderungen von NAHSHUTTLE Rendsburg:**

- **Begrenzte Verfügbarkeit und Auslastung:** NAHSHUTTLE Rendsburg kann die hohe Nachfrage oft nicht vollständig bedienen. Die durchschnittliche Angebotsquote lag von Januar bis September 2023 bei nur 45%. Die begrenzte Anzahl von Fahrzeugen (bisher 5) und die stark eingeschränkten Betriebszeiten (nur Fr/Sa 21:00-3:00 Uhr, So 21:00-0:00 Uhr) sind wesentliche Einschränkungen
- **Geringe Bekanntheit und Informationsbarrieren:** Nur etwa 30% der Befragten in der Region Rendsburg kennen das Angebot. Viele potenzielle Nutzer haben sich noch nicht mit der Funktionsweise von NAHSHUTTLE Rendsburg auseinandergesetzt (53%) oder verstehen nicht, wie es funktioniert (21%). Auch der Buchungsprozess über die App wird von mindestens 16% als zu kompliziert empfunden
- **Betriebliche Herausforderungen und Stornierungen:** Es gibt Probleme mit

der effizienten Routenführung bei gebündelten Fahrten (Pooling) und die Fahrer\*innen beobachten häufige Stornierungen und nicht wahrgenommene Fahrten, wobei kurzfristige Stornierungen (innerhalb von 2 Stunden vor Abfahrt) besonders problematisch sind.

→Es ist vorgesehen, ab 2026 daher die Stornogebühren insbesondere bei kurzfristigen Stornierungen zu erhöhen.

- **Konkurrenz zum Taxigewerbe:** Das lokale Taxigewerbe sieht *NAHSHUTTLE Rendsburg* als subventionierte Konkurrenz, die ungleiche Wettbewerbsbedingungen schafft und zum Verlust traditioneller Kundschaft führt.  
→Eine beim Start von remo vorgesehene Kooperation mit dem Taxigewerbe konnte nicht dauerhaft etabliert werden. Bei der Neuvergabe wird auf die Anforderungen des Taxi- und Mietwagengewerbes besonders geachtet.
- **Kosten und Wirtschaftlichkeit:** *NAHSHUTTLE Rendsburg* wurde als Pilotprojekt durch das Land Schleswig-Holstein gefördert. Mit Auslauf des Förderzeitraumes zum August 2024 trägt der Kreis Rendsburg-Eckernförde die System- und Betriebskosten allein. Die derzeitigen Kosten betragen etwa 617.000 € pro Jahr.

Trotz dieser Herausforderungen hat *NAHSHUTTLE Rendsburg* dazu beigetragen, On-Demand-Ridepooling als soziale Innovation zu etablieren und einen wichtigen Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende zu leisten. Insgesamt hat sich das Angebot als erstes ODV-Pilotprojekt im Land etabliert und die dadurch geschaffenen Strukturen und Erfahrungen konnten erfolgreich genutzt werden um weitere ODV-Leistungen im Land auszurollen (bspw. „Smartes Dorfshuttle“ oder „SMILE24“). Damit konnte *NAHSHUTTLE Rendsburg* zum einen als Vorreiter und wichtiger Impulsgeber für Folgeprojekte dienen, zum anderen wurde auch durch die umfangreiche Begleitforschung und Studien bestätigt, dass das Angebot ein sehr positiv bewertetes und nützliches Mobilitätsangebot ist, welches sowohl die Verkehrssicherheit erhöht als auch die soziale Teilhabe in der Region verbessert, indem es eine kostengünstige, flexible und sichere Alternative zum Privat-PKW und herkömmlichen ÖPNV bietet.

Das Angebot läuft zum 31.12.2026 da es an die Laufzeit des Vertrages für den Stadtverkehr Rendsburg gekoppelt ist. Für eine Weiterführung des Angebotes muss eine wettbewerbliche Vergabe vorbereitet werden. Es ist vorgesehen, die Vergabeunterlagen deutlich in der Komplexität gegenüber normalen Vergaben von ÖPNV-Leistungen zu reduzieren, um auch kleineren Unternehmen aus dem Taxi- bzw. Mietwagengewerbe eine Teilnahme an der Vergabe zu ermöglichen. Die Veröffentlichung muss bis Ende Oktober 2025 erfolgen, damit ein Betrieb ab dem 01.01.2027 fortgesetzt werden kann.

---

### **Relevanz für den Klimaschutz**

Das *NAHSHUTTLE Rendsburg* trägt durch Verlagerung von MIV zum ÖPNV und Nutzung lokal emissionsfreier Antriebe zum Klimaschutz bei.

**Finanzielle Auswirkungen**

Die jährlichen Kosten für das NAHSHUTTLE Rendsburg betragen ca. 617.000 €.

**Anlage/n:**

Keine



## NAHSHUTTLE Rendsburg (remo) - Ergänzende Informationen

<b>VO/2025/215-01</b>  öffentlich  <i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	<b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b>  Datum: 04.09.2025  Ansprechpartner/in:  Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit**

### **Sachverhalt**

Ergänzend zur VO/2025/215 zum NAHSHUTTLE Rendsburg (remo) sind dieser Vorlage als Anlage weitere Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit und Nutzung beigefügt.

### **Relevanz für den Klimaschutz**

### **Finanzielle Auswirkungen**

### **Anlage/n:**

1	2025-09-05 Präsentation remo - REA
---	------------------------------------



## **Kosten**

Es wird erwartet, dass in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren marktübliche Preise realisiert werden können. Aus bundesweiten Erfahrungswerten anderer On-Demand-Projekte und Ausschreibungen kann konservativ gerechnet mit einem Kostensatz von etwa 55 € pro Betriebsstunde kalkuliert werden.

Auf dieser Basis liegen die im Rahmen einer Ausschreibung zu erwartenden Kosten bei gleichbleibendem Angebotsvolumen von derzeit 90 Betriebsstunden/Woche bzw. 4.680 Betriebsstunden/Jahr bei 307.100 €/Jahr.



## Kosten

Bei einer angenommenen durchschnittlichen Kostensteigerung von 2,7 % pro Jahr und einer Vertragslaufzeit von 10 Jahren entwickeln sich die Kosten wie folgt:

	Kosten	Einnahmen	Ausgleichsbetrag
2027	307.100 €	50.300,00 €	256.800,00 €
2028	315.392 €	50.300,00 €	265.091,70 €
2029	323.907 €	50.300,00 €	273.607,28 €
2030	332.653 €	50.300,00 €	282.352,77 €
2031	341.634 €	50.300,00 €	291.334,40 €
2032	350.859 €	50.300,00 €	300.558,53 €
2033	360.332 €	50.300,00 €	310.031,71 €
2034	370.061 €	50.300,00 €	319.760,66 €
2035	380.052 €	50.300,00 €	329.752,30 €
2036	390.314 €	50.300,00 €	340.013,71 €



## Kosten

Demgegenüber betragen die derzeitigen voraussichtlichen Kosten für das NAHSHUTTLE Rendsburg im Jahr 2025:

	Kosten	Einnahmen	Ausgleichsbetrag
2025	717.000,00 €	50.300,00 €	666.700,00 €

Die im Status quo deutlich höheren Kosten für den On-Demand-Verkehr liegen zum einen darin begründet, dass diese Leistung nicht am Markt vergeben wurde, sondern über den bestehenden Verkehrsvertrag des Stadtverkehrs Rendsburg bestellt wurde. Zum anderen mussten u.a. die Fahrzeugkapitalkosten über den kurzen Projektzeitraum einkalkuliert werden. Bei einer Auftragsvergabe über 10 Jahre verteilen sich diese dagegen entsprechend über die längere Laufzeit.



## **Kosten**

Bei der Berechnung wurde zudem konservativ davon ausgegangen, dass die Fahrgeldeinnahmen auf dem konstant selben Niveau bleiben wie derzeit. Da der überwiegende Teil der NAHSHUTTLE Rendsburg Nutzer mit dem Deutschlandticket fährt (~ 90%), ist eine Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen stark an die Art und Weise der Fortführung des Deutschlandtickets und dessen Einnahmeaufteilung gebunden, die sich zum derzeitigen Stand nicht verlässlich vorhersagen lässt.

Grundsätzlich bestünde auch die Möglichkeit, statt das NAHSHUTTLE Rendsburg als eigenständigen Auftrag auszuschreiben, diese Leistung beim künftigen Stadtverkehrsbetreiber über den Verkehrsvertrag zu bestellen. Die Möglichkeit, On-Demand-Verkehrsleistung über den neuen Vertrag zum Stadtverkehr zu bestellen wird in jedem Falle in den Vertragsentwurf integriert werden. Bei einer Bestellung über diesen Wege ist aber davon auszugehen, dass es ähnlich wie im Status quo zu Mehrkosten führen kann, da man keinen im Wettbewerb ermittelten Marktpreis erhalten wird.



---

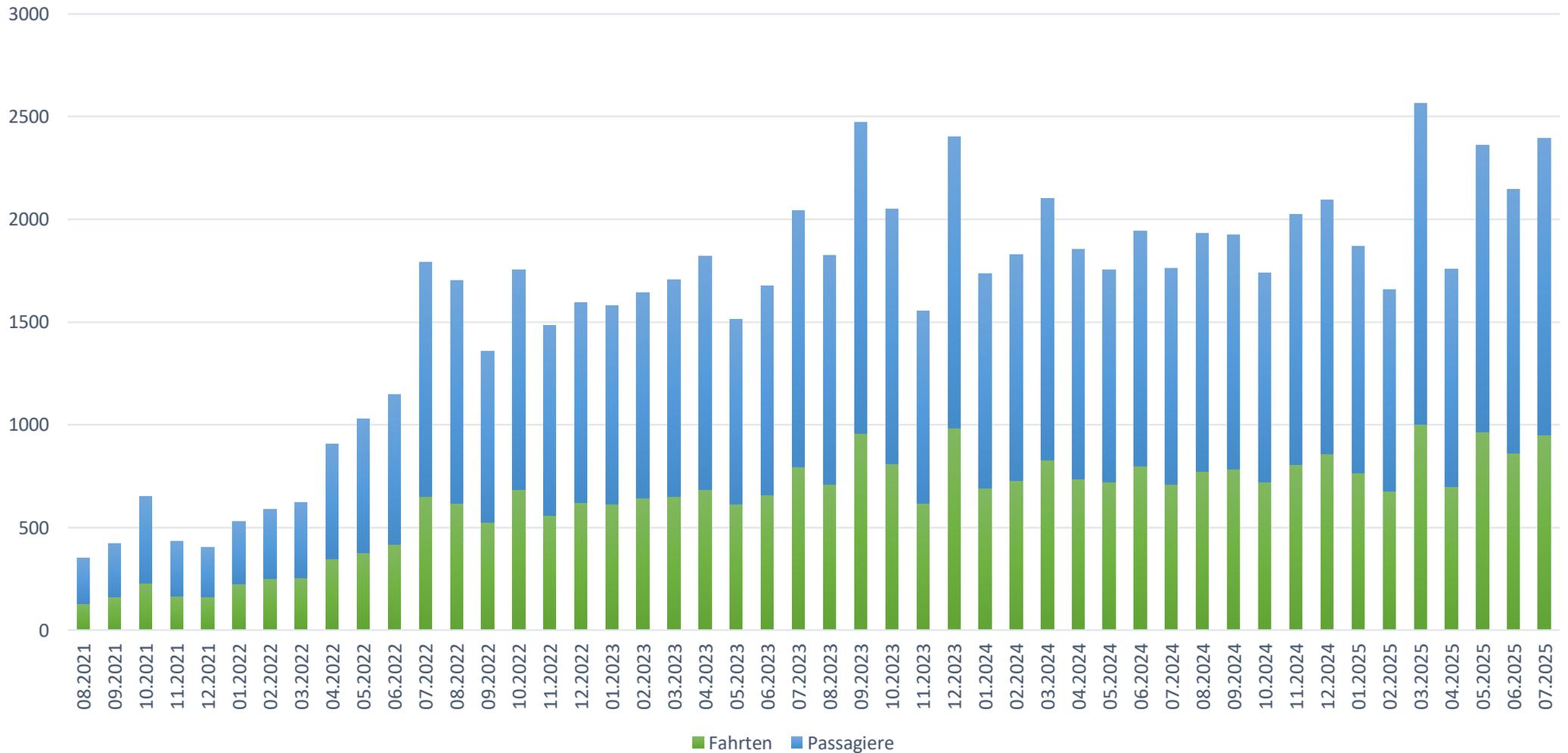
## Nutzungszahlen

Seit Betriebsstart (Stand 08.'21 – 07.'25) hat remo 46.280 Passagiere in 30.185 Fahrten befördert.

- Die durchschnittliche Bewertung liegt bei 4,9 von 5 Sternen, was eine sehr hohe Nutzerzufriedenheit widerspiegelt. Nutzer fühlen sich sicher (89 %), erreichen ihr Ziel schnell (93 %) und empfinden den Service als kostengünstig (94 %).
- An einem durchschnittlichen Wochenende befördert remo in 15 Stunden Betriebszeit zwischen 200 und 300 Fahrgäste mit etwa 150 Fahrten.
- Mit sieben Fahrzeugen befördert NAHSHUTTLE Rendsburg an einem durchschnittlichen Wochenende (Juni/Juli 25) ca. 350 Passagiere mit etwas mehr als 200 Fahrten, Tendenz ist steigend.



## Entwicklung Fahrten und Passagiere NAHSHUTTLE Rendsburg



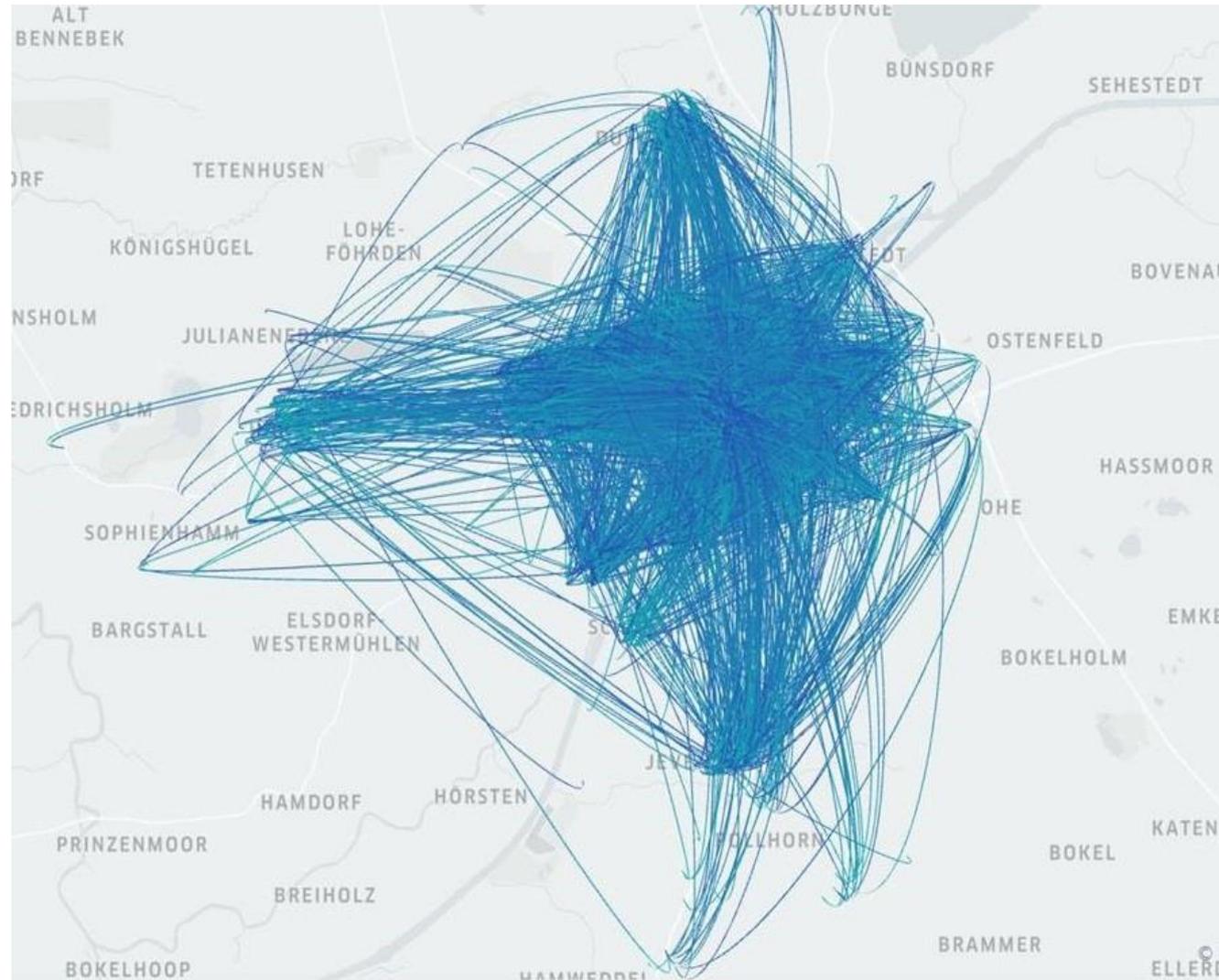


## Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat

Dargestellt sind die Fahrtbeziehungen des NAHSHUTTLES seit Jahresbeginn 2025. Aufkommensschwerpunkt liegt in Rendsburg, Fockbek, Büdelsdorf. Allerdings werden auch viele Fahrten südlich des Kanals zwischen den Gemeinden dort angefragt (Wester-Österrönfeld, Jevenstedt, Schacht-Audorf).

Erwartungsgemäß nimmt die Nachfrage in den Gemeinden an den Bediengebietsgrenzen ab.





## **Rolle als Nachhausebringer und Ergänzung zum ÖPNV**

- NAHSHUTTLE Rendsburg wird primär für den Nachhauseweg in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende genutzt. Dies schließt Fahrten nach Besuchen bei Verwandten/Freunden, Bars/Clubs und privaten Veranstaltungen ein.
- Es füllt Lücken im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere wenn das traditionelle Linienangebot spärlich ist. Für 11-12 % der Nutzer war NAHSHUTTLE Rendsburg der einzige verfügbare ÖPNV für ihre jeweilige Fahrt.
- Der Bahnhof Rendsburg ist ein häufiger Startpunkt für Fahrten, da die ÖPNV-Verbindungen dort in den Nachtstunden eingeschränkt sind.



## **Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl**

- Ein signifikanter Anteil der Fahrten (21-36 %) ersetzt Autofahrten (entweder als Fahrer oder Mitfahrer). Dies trägt zur Reduzierung von Hol- und Bringfahrten bei Dritten bei (68 % der Nutzenden stimmen zu).
- Für 11 % der NAHSHUTTLE Nutzer war der Dienst alternativlos, sie hätten den Weg ohne das Angebot nicht zurücklegen können.
- Nutzer schätzen die Kostengründe und die Geschwindigkeit.



## **Verbesserung der Verkehrssicherheit**

- Nutzer fühlen sich sicher und geschützt im SHUTTLE. Das Fahrzeug wird als mobiler Sicherheitsraum wahrgenommen. Dies ist besonders vorteilhaft für weibliche Nutzer, die Nachts unterwegs sind.
- NAHSHUTTLE Rendsburg leistet einen relevanten Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem es eine sichere und kostengünstige Möglichkeit für alkoholisierte und/oder berauschte Personen bietet, unterwegs zu sein.
- Es hat zu einer Abnahme von Fahrten unter Alkoholeinfluss bei den Befragten geführt. Viele junge erwachsene Männer nutzen das SHUTTLE regelmäßig nach Alkoholkonsum, um nicht selbst betrunken fahren zu müssen.



## **Förderung der sozialen Teilhabe und Inklusion**

- NAHSHUTTLE Rendsburg ermöglicht soziale Teilhabe für eine breite Masse an Menschen, insbesondere für jüngere Personen ohne Führerschein oder eigenes Auto.
- Es vereinfacht und flexibilisiert die Freizeitgestaltung, besonders für Aktivitäten in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende wie Partys oder Barbesuche.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen bietet NAHSHUTTLE Rendsburg das Potenzial für selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe. Ein Fahrzeug der Flotte ist für elektrische Rollstühle ausgelegt, andere für nicht-motorisierte Rollstühle. Auch ein Tele-Dolmetschdienst für Menschen mit Hörbeeinträchtigung wurde integriert.



## Antrag der CDU-Fraktion zur Beendigung des Angebotes NAHSHUTTLE bzgl. VO/2025/215

<b>VO/2025/264</b>	<b>Fraktionsantrag öffentlich</b>
öffentlich	Datum: 09.09.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, die Verwaltung zu bitten, das ODV-Angebot NAHSHUTTLE Rendsburg nicht in die Ausschreibung des Stadtverkehrs Rendsburg zu integrieren.

Das Angebot NAHSHUTTLE Rendsburg soll zum 31.12.2026 beendet werden. Die bisherigen Kosten von derzeit jährlich 617.000 € werden eingespart.

#### Sachverhalt

Siehe Beschlussvorschlag.

#### Relevanz für den Klimaschutz

#### Finanzielle Auswirkungen

Siehe Beschlussvorschlag.

#### Anlage/n:

1	2025-09-09 REA VO_2025
---	------------------------

**CDU-Kreistagsfraktion | Paradeplatz 10 | 24768 Rendsburg**

An

- den Vorsitzenden des  
Regionalentwicklungsausschusses des Kreises  
Rendsburg-Eckernförde Godber Andresen  
(über das Kreistagsbüro)
- Herrn Tom Röhrig (Kreisverwaltung)  
([Tom.Roehrig@kreis-rd.de](mailto:Tom.Roehrig@kreis-rd.de);  
[regionalentwicklung@kreis-rd.de](mailto:regionalentwicklung@kreis-rd.de))
- Kreistagsbüro z. K. ([Kreistagsbuero@kreis-rd.de](mailto:Kreistagsbuero@kreis-rd.de))

09.09.2025

**Antrag für die Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.09.2025 zum TOP 5.1  
VO/2025/215**

Die CDU-Fraktion bittet die Verwaltung, das ODV-Angebot NAHSHUTTLE Rendsburg nicht in die Ausschreibung des Stadtverkehrs Rendsburg zu integrieren.

Das Angebot NAHSHUTTLE Rendsburg soll zum 31.12.2026 beendet werden. Die bisherigen Kosten von derzeit jährlich 617.000 € werden eingespart.

*Eike Fandrey*  
CDU-Fraktion



## Weiterentwicklung des Regionalverkehrs

<b>VO/2025/235</b>	<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>
öffentlich	Datum: 19.08.2025
<i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt über die grundsätzliche Weiterentwicklung des Regionalverkehrs nach Beratung im Ausschuss.

#### Sachverhalt

Für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs im Laufe des bis zum 31.12.2030 bestehenden Verkehrsvertrages sind zwei grundsätzliche Szenarien möglich, die entsprechende Vor- und Nachteile mit sich bringen. Diese seien im folgenden kurz aufgeführt:

#### Szenario 1: Streichung von Busverkehrsleistungen

Sofern es Ziel sein soll, Kosten im ÖPNV einzusparen, stellt die Abbestellung von Fahrplanleistungen die einzige Möglichkeit dar. Die möglichen Abbestellungen sind dabei vertraglich auf 5 % der Verkehrsleistungen von ein Jahr auf das nächste begrenzt. Dies entspricht bei insgesamt rund 9 Mio. Fahrplankilometern (FP-km) im Regionalverkehr einer möglichen jährlichen Kosteneinsparung von 970.900 €, sofern Leistungen im Umfang von 5 % ersatzlos gestrichen werden.

Es ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass der bei einer Streichung von Leistungen erforderliche Entfall von Linien dazu führt, dass gegebenenfalls der örtliche Schulträger einen freigestellten Schülerverkehr einrichten muss. Die im ÖPNV eingesparten Kosten müssten so - im je nach Einzelfall unterschiedlichen Teilen - vom örtl. Schulträger kompensiert werden, um weiterhin die Schülerbeförderung sicherzustellen.

Nicht zu empfehlen wäre die Streichung von ÖPNV-Leistungen nur außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung (bspw. bei einer Linie im 2-h-Takt erhält der Fahrten um 07:00 Uhr und 13:00 Uhr, Streichung aller anderen Fahrten um 09:00, 11:00,

15:00, 17:00, 19:00 Uhr). In diesem Fall müsste das Verkehrsunternehmen weiterhin die selbe Anzahl an Bussen und Fahrpersonal vorhalten, nur dass diese nun nur noch in unproduktiven Diensten und Umläufen eingesetzt werden können. Dies widerspricht dem grundsätzlich mit dem Regionalverkehr verfolgten und wirtschaftlich sinnvollen Gedanken, die Busse, die morgens zur Schülerbeförderung ausrücken den ganzen Tag über fahren zu lassen, was dem deutlich wirtschaftlicheren Einsatz von Ressourcen entspricht. Aus fachlicher Sicht kann daher nur ein Entweder-oder empfohlen werden, sprich man kürzt Linien vollständig oder gar nicht.

Ein fachlicher Vorschlag, abgeleitet aus den Analysen und Auswertungen des Evaluationsberichtes, wurde anhand der Fahrgastentwicklung und Erschließungspotentials bereits ermittelt und ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

### Szenario 2: Optimierung der Verkehrsleistung durch Umstellung auf On-Demand-Verkehre (ODV)

Diese Szenario entspricht in erster Linie den Handlungsempfehlungen zur Optimierung des Regionalverkehrs, wie sie im Evaluationsbericht aufgeführt sind (vgl. VO/2024/484).

Grundsätzlich geht es dabei darum, die im Rahmen des Evaluationsberichtes bereits identifizierten Linien und Korridore, auf denen derzeit schwach bis kaum besetzter Linienverkehr fährt, durch ein bedarfsgerechtes Angebot in Form eines ODV zu ersetzen. Dabei kann eine entsprechende Umstellung mehr oder weniger kostenneutral erfolgen, indem die eingesparten Mittel durch die Streichung von Linienleistungen für Umsetzung eines ODV genutzt werden. Dies hat sich beispielsweise schon in der Schleiregion im Rahmen der Fortsetzung von SMILE24 in 2026 als realisierbar gezeigt. Hier werden die ca. 1 Mio. €, die als Einsparung durch Linienstreichungen erzielt wurden eins zu eins in ein ODV-System gesteckt, welches diese Linien ersetzt. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass bei einer Umstellung auf ODV tatsächliche Kosteneinsparungen realisiert werden können.

Zu berücksichtigen ist auch bei diesem Szenario, dass bei einer Umstellung von Linienverkehr auf ODV ggf. auch der örtliche Schulträger zusätzlich einen freigestellten Verkehr einrichten müsste, da ein ODV für die Schülerbeförderung grundsätzlich nicht geeignet ist. Der Umfang, in dem das erforderlich sein könnte, wird sich an dem jeweiligen Einzelfall messen. Es ist aber insgesamt davon auszugehen, dass auch bei einer Umstellung von Linienverkehr auf ODV weiter der Großteil der bisher mit dem ÖPNV fahrenden Teil auch zukünftig im ÖPNV fährt, da nur Linien umgestellt werden, die dünn besiedelte Regionen abseits der Hauptachsen abdecken. Alle Linien mit stärkerem Fahrgastaufkommen, die größere Orte und Städte anfahren und damit auch den Großteil der Schüler aufnehmen, sind von einer Umstellung auf ODV nicht betroffen, da ein ODV sich nur dort anbieten, wo ein geringes Fahrgastpotential herrscht.

Eine weitere Darstellung und Berechnung zu den Szenarien am Beispiel eines konkreten Einzelfalles wird durch eine Präsentation für den Ausschuss ergänzt werden.

**Relevanz für den Klimaschutz**

**Finanzielle Auswirkungen**

**Anlage/n:**

Keine



## Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD für die Einsetzung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr Rendsburg und Stadtverkehr Eckernförde in Randzeiten statt Linienverkehr ab dem 01.01.2027

<b>VO/2025/267</b>	<b>Fraktionsantrag öffentlich</b>
öffentlich	Datum: 09.09.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Tom Röhrig

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

### Beschlussvorschlag

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt:

- Im Stadtverkehr Rendsburg soll ab dem 01.01.2027 ein On-Demand-Verkehr (ODV) anstatt eines Linienverkehrs in Randzeiten eingesetzt werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots und der Betriebszeiten erfolgt im Laufe des Jahres 2026.  
Die Ausschreibung soll den Einsatz von Subunternehmen ermöglichen.
- Im Stadtverkehr Eckernförde soll ab dem 01.01.2027 ein On-Demand-Verkehr (ODV) anstatt eines Linienverkehrs in Randzeiten eingesetzt werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots und der Betriebszeiten erfolgt im Laufe des Jahres 2026.  
Die Ausschreibung soll den Einsatz von Subunternehmen ermöglichen.
- Das Ziel muss jeweils sein, dass ein ODV im Verhältnis zum Linienverkehr wirtschaftlicher (mindestens kostenneutral) und klimafreundlicher betrieben werden kann.

### Sachverhalt

On-Demand-Verkehre (ODV) können in Städten in Randzeiten einen wichtigen Beitrag zur Mobilität leisten. Sie schließen Lücken im ÖPNV, bieten flexible und bedarfsgerechte Verbindungen in Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen und ermöglichen den sicheren Nachhauseweg, auch für Bahnreisende oder

Teilnehmende am Nachtleben. Ein wesentlicher Vorteil von On-Demand-Verkehren liegt zudem in der Nutzung kleinerer Fahrzeuge. Diese sind flexibler im Einsatz, können auch in schmalere Straßen oder Wohngebieten verkehren und lassen sich besser an die tatsächliche Nachfrage anpassen. Weiterhin können sie von Fahrer\*innen mit einem Führerschein der Klasse B gesteuert werden, was den Kreis der potenziellen Beschäftigten deutlich erweitert und dem Fachkräftemangel im ÖPNV entgegenwirkt. Kleinere Fahrzeuge sind außerdem energie- und kosteneffizienter, verursachen weniger Emissionen und tragen so zu einem wirtschaftlichen und ökologisch nachhaltigen Betrieb bei.

In der Ausschreibung der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde ist bereits angedacht, dass Leistungen auch im Rahmen von ODV erbracht werden können. Die unterzeichnenden Fraktionen setzen sich dafür ein, dass ODV von Anfang integraler Bestandteil der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots soll im Jahr 2026 erarbeitet werden. Weiterhin ist es aus politischer Sicht wünschenswert, dass auch Subunternehmen im Stadtverkehr und insbesondere im ODV-Bereich berücksichtigt werden können. Sollte diese Möglichkeit im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen noch nicht gegeben sein, so wird die Verwaltung gebeten, die Ausschreibung entsprechend anzupassen.

#### **Relevanz für den Klimaschutz**

Siehe Sachverhalt.

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Direkt keine.

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

1	REA_ODV im Stadtverkehr RD und ECK_08092025
---	---



An den Vorsitzenden des  
Regionalentwicklungsausschusses  
Herrn Godber Andresen

**Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.09.2025**  
**TOP 5: ÖPNV**

Rendsburg, den 08. September 2025

Sehr geehrter Herr Andresen,

die Fraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD beantragen:

- Im Stadtverkehr Rendsburg soll ab dem 01.01.2027 ein On-Demand-Verkehr (ODV) anstatt eines Linienverkehrs in Randzeiten eingesetzt werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots und der Betriebszeiten erfolgt im Laufe des Jahres 2026. Die Ausschreibung soll den Einsatz von Subunternehmen ermöglichen.
- Im Stadtverkehr Eckernförde soll ab dem 01.01.2027 ein On-Demand-Verkehr (ODV) anstatt eines Linienverkehrs in Randzeiten eingesetzt werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots und der Betriebszeiten erfolgt im Laufe des Jahres 2026. Die Ausschreibung soll den Einsatz von Subunternehmen ermöglichen.
- Das Ziel muss jeweils sein, dass ein ODV im Verhältnis zum Linienverkehr wirtschaftlicher (mindestens kostenneutral) und klimafreundlicher betrieben werden kann.

**Begründung**

On-Demand-Verkehre (ODV) können in Städten in Randzeiten einen wichtigen Beitrag zur Mobilität leisten. Sie schließen Lücken im ÖPNV, bieten flexible und bedarfsgerechte Verbindungen in Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen und ermöglichen den sicheren Nachhauseweg, auch für Bahnreisende oder Teilnehmende am Nachtleben. Ein wesentlicher Vorteil von On-Demand-Verkehren liegt zudem in der Nutzung kleinerer Fahrzeuge. Diese sind flexibler im Einsatz, können auch in schmaleren Straßen oder Wohngebieten verkehren und lassen sich besser an die tatsächliche Nachfrage anpassen. Weiterhin können sie von Fahrer\*innen mit einem Führerschein der Klasse B gesteuert werden, was den Kreis der potenziellen Beschäftigten deutlich erweitert und dem Fachkräftemangel im ÖPNV entgegenwirkt. Kleinere Fahrzeuge sind außerdem energie- und kosteneffizienter,

verursachen weniger Emissionen und tragen so zu einem wirtschaftlichen und ökologisch nachhaltigen Betrieb bei.

In der Ausschreibung der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde ist bereits angedacht, dass Leistungen auch im Rahmen von ODV erbracht werden können. Die unterzeichnenden Fraktionen setzen sich dafür ein, dass ODV von Anfang integraler Bestandteil der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde werden. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots soll im Jahr 2026 erarbeitet werden. Weiterhin ist es aus politischer Sicht wünschenswert, dass auch Subunternehmen im Stadtverkehr und insbesondere im ODV-Bereich berücksichtigt werden können. Sollte diese Möglichkeit im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen noch nicht gegeben sein, so wird die Verwaltung gebeten, die Ausschreibung entsprechend anzupassen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kirsten Zülsdorff  
Fraktion Bündnis 90 /  
DIE GRÜNEN

gez. Anke Götsch  
SPD-Fraktion



## Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein, Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land

<b>VO/2025/236-01</b>	<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>
öffentlich	Datum: 04.09.2025
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Madlin Völschow
	Bearbeiter/in: Amirfarzan Heravi

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
10.09.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Beratung)	Ö
29.09.2025	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit**

#### **Beschlussvorschlag**

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die beigelegte Stellungnahme zur Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land abzugeben.
2. Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde beschließt, die beigelegte Stellungnahme abzugeben.

#### **Sachverhalt**

Die Kreisverwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wird nach Zustimmung von Regionalentwicklungsausschuss und Kreistag eine Stellungnahme zur Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land abgeben

Für das Verfahren wurde diese Bezugsvorlage erstellt, da die Stellungnahme um Aussagen bezüglich der militärischen Schutzbereiche ergänzt wurde. Die Ergänzungen wurden farblich hervorgehoben.

#### **Relevanz für den Klimaschutz**

Die Landesregierung verfolgt im Planungsraum II in Schleswig-Holstein im Rahmen eines gesamtäumlichen 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	Gesamte Stellungnahme des Kreises RD-ECK zur Teilaufstellung des Regionalplans Kapitel 4.7 Windenergie an Land - Juli 2025
---	--



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

**NUR PER E-MAIL**

Ministerium für Inneres, Kommunales,  
Wohnen und Sport des Landes Schleswig-  
Holstein  
Referat IV 64 Windenergieplanung  
Düsternbrooker Weg 92  
24105 Kiel

**Fachdienst  
Regionalentwicklung und Mobilität**

Ihr Zeichen: -  
Mein Zeichen: 51.10.00-2025/000003  
Auskunft erteilt: Herr Röhrig  
Telefon: 04331 202 471  
E-Mail: regionalentwicklung@kreis-  
rd.de

**Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel  
4.7 zum Thema Windenergie an Land - Entwurf Juli 2025**  
Behördenbeteiligung gemäß § 5 Abs. 6 LaPlaG

Zur vorliegenden Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II, hier eingegangen  
am 05.08.2025, nehmen die beteiligten Dienststellen wie folgt Stellung:

- Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität (Regionalentwicklung)

Der Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität wurde beteiligt, um eine Stellungnahme zu dem Entwurf der Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II (Kapitel 4.7) sowie den darin vorgesehenen Vorranggebieten im Hinblick auf die verbindlichen Vorgaben des Landesentwicklungsplans SH (Kapitel 4.5.1 „Windenergie an Land“) abzugeben.

Der Entwurf zum Thema „Windenergie an Land“ des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 legt Ziele und Grundsätze der Raumordnung fest. Im Kapitel 4.5.1.1 „Siedlungsstruktur“ ist ein Ziel des Landesentwicklungsplans, dass die Ausweisung von Windenergiegebieten und die Errichtung raumbedeutsamer WEA in einem Umgebungsbereich von 400 Metern um Einzelhäuser und bebauten Bereiche im Außenbereich mit Wohnnutzung ausgeschlossen sind.

In dem Entwurf der Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II (Kapitel 4.7), welcher auf dem Landesentwicklungsplan aufbaut und diesen weiter konkretisiert, wird dies im Kapitel 6.1.3 „Menschen und menschliche Gesundheit“ erneut erwähnt.

Um dem Schutzanspruch des Menschen in seinem Wohnumfeld gerecht zu werden, wurde die Windenergienutzung in einem zuzüglich 400 Meter Umgebungsbereich zu Einzelhäusern und bebauten Bereichen mit Wohnnutzung im Außenbereich sowie Gewerbe ausgeschlossen.

Bei der Überprüfung der Darstellungen der vorgesehenen Vorranggebiete wurden jedoch erhebliche Abweichungen von den raumordnerischen Zielen und den damit verbundenen Vorgaben zum Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit festgestellt.

Beispielsweise unterschreitet das Vorranggebiet PR2\_RDE\_137 den Mindestabstand von 400 Metern zu einem bestehenden Wohnhaus im Außenbereich sowie zu einem landwirtschaftlichen Betrieb.



 Vorranggebiete - Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land - Entwurf Juli 2025

 Potenzialfläche - Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land - Entwurf Juli 2025

Dies ist auch im Vorranggebiet PR2\_RDE\_110 der Fall.



 Vorranggebiete - Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land - Entwurf Juli 2025

 Potenzialfläche - Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land - Entwurf Juli 2025

Es kann nicht nachvollzogen werden, weshalb die Zielsetzung des Mindestabstandes von 400 Metern zu Einzelhäusern im Außenbereich sowie das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit in diesen Vorranggebieten keine Berücksichtigung finden. Aus dem Entwurf geht nicht hervor, unter welchen Kriterien diese Entscheidung getroffen wurde.

Auch bezüglich der militärischen Schutzbereiche wurden Abweichungen von den Aussagen des Landesentwicklungsplans festgestellt.

Militärische Schutzbereiche sollen nach den Vorgaben des Entwurfs Teilfortschreibung zum Thema „Windenergie an Land“ des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (zweiter Entwurf April 2025) ausdrücklich bei der Ausweisung von Windenergievorranggebieten berücksichtigt werden. Die Festlegung von Vorranggebieten in militärischen Schutzbereichen ist ausgeschlossen (LEP SH, Kap. 4.5.1.2, Fortschreibung 2021).

Im Kapitel 4.5.1.2 des Entwurfs wird folgendes zur Begründung des dritten Grundsatzes geschrieben: „Neben den als Ziele der Raumordnung ausgeschlossenen Bereichen gibt es für die Windenergienutzung zusätzlich aus rechtlichen Gründen nicht nutzbare Bereiche. Dazu zählen zum Beispiel militärische Bereiche (Anlagen und Einrichtungen der Bundeswehr und der verbündeten Streitkräfte), Binnenwasserstraßen des Bundes, Anlagenschutzbereiche um Luftnavigationsanlagen (Drehfunkfeuer), Wälder einschließlich eines Abstandsbereiches von 30 Metern und Gewässer- sowie Küstenschutzstreifen. Sie werden bei der raumordnerischen Festlegung von Vorranggebieten von vornherein ausgeschlossen.“

Das Vorranggebiet PR2\_RDE\_078 liegt nach den uns vorliegenden Unterlagen innerhalb eines militärischen Schutzbereichs. Es wird daher angeregt, auf die Ausweisung von Vorranggebieten in solchen Bereichen grundsätzlich zu verzichten. Es kann nicht nachvollzogen werden, weshalb ein Vorranggebiet, welches aus rechtlichen Gründen ein nicht nutzbarer Bereich ist, in der Karte dargestellt wird.

- Fachdienst Bauaufsicht und Denkmalschutz (untere Denkmalschutzbehörde)

Die Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein Kapitel 4.7 zum Thema „Windenergie an Land“ - Entwurf vom Juli 2025 birgt trotz der eingeräumten Schutzzonen um bedeutende archäologische Denkmale (500 m) und bedeutende Baudenkmale (800m) teilweise Konfliktpotenziale mit den Grundsätzen des Denkmalschutzes, die oft erst bei der Prüfung konkreter Bauvorhaben erkannt werden können. Ursache hierfür ist, dass in der Regionalplanung Wind bislang ausschließlich Aspekte des ästhetischen Umgebungsschutzes Berücksichtigung fanden, es aber zusätzlich zu erheblichen Konflikten aufgrund diverser rechtlicher Konstellationen geben kann. Einige dieser abzusehenden Konflikte können bereits jetzt benannt werden:

1. Viel der geplanten Windkraftstandorte befinden sich in archäologischen Interessengebieten. Das heißt, dass bereits jetzt bekannt ist, dass mit dem Auftreten kulturhistorisch bedeutsamer Funde zu rechnen ist. Die für die Errichtung von Windkraftanlagen und deren Zuwegung betroffenen Standorte müssen vor Baubeginn vom Archäologischen Landesamt untersucht und freigegeben werden, um einen unwiederbringlichen Verlust an Kulturgut zu vermeiden.
2. Der Abstand von 800 m zu bedeutsamen Baudenkmalen hat sich in der Praxis der vergangenen Jahre als zu gering herausgestellt. Bewohnte bedeutsame Denkmale wie Gutshöfe, Mühlen usw. sollten rechtlich dringend ähnlich wie Siedlungen behandelt werden und 1000m Abstand zu den Windkraftanlagen garantiert bekommen. Anderenfalls würde die Möglichkeit wegfallen, den denkmalgeschützten Gebäudebestand planerisch zu entwickeln. Dieses hätte in vielen Fällen die mittelfristige Zerstörung des ländlichen Denkmalbestandes zur Folge, da viele der geschützten Gebäude in ihrer ursprünglichen Funktion nicht mehr genutzt werden können und dringend neuer Nutzungsmöglichkeiten bedürfen, um langfristig bestehen zu können. Sollte die Vergrößerung der Abstände nicht machbar sein, sollte unbedingt eine Ausnahmeregelung geschaffen werden, so dass vielfältige Umnutzungen von Denkmalen auch bei geringeren Abständen zu Windkraftanlagen erfolgen können. Die jetzige Regelung

zementiert einen weitgehend unnötigen Konflikt zwischen Kulturerhalt und Zukunftsfähigkeit.

3. Es ist unmissverständlich auf die Möglichkeit hinzuweisen, dass trotz der bestehenden Mindestabstände Konflikte mit dem denkmalrechtlich verankerten Umgebungsschutzes nicht auszuschließen sind. Wenn z.B. die Errichtung einer Windkraftanlage eine staatlich initiierte und geförderte Kulturlandschaftspflege konterkariert oder anderweitig der Denkmalwert eines bedeutsamen Kulturdenkmals beschädigt oder sogar obsolet wird, muss die Möglichkeit geschaffen werden, einzelne Windkraftanlagen denkmalrechtlich zu versagen oder alternative Standorte zu finden.

- Fachdienst Umwelt (untere Naturschutzbehörde)

Mit dem Entwurf des Regionalplans sollen Vorranggebiete zur Erzeugung von Windenergie ermittelt werden, um die vorgegebenen Flächenziele zu erreichen. Dafür wurden sog. „Potenzialgebiete“ anhand von Grundsätzen der Raumordnung definiert. Diese Gebiete liegen im Außenbereich, d. h. der freien Landschaft, die aufgrund geringer baulicher Inanspruchnahme zugleich eine hohe Bedeutung für den Naturhaushalt, den Artenschutz und das Landschaftsbild aufweisen.

Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde schlägt der o. g. Entwurf des Regionalplans insgesamt 155 Potenzialgebiete vor, für die Einzelbewertungen auf Datenblättern erfolgen (Anhang 2). In einem Schema der Konfliktrisikoaanalyse wurden die standörtlichen Bedingungen der Potenzialgebiete erfasst. Auf der Grundlage erfolgte eine textliche Abwägung dahingehend, ob eine Eignung als „Vorrangfläche“ besteht.

In dem Rahmen wurde 77 Potenzialgebieten ein Vorrang für die Errichtung von Windkraftanlagen zugeordnet. In einem Teil der Vorranggebiete sind bereits Windkraftanlagen vorhanden. Es sind Abwägungen nachvollziehbar dahingehend erfolgt, durch eine Konzentration von Vorrangflächen weiterhin Freihalteräume zu ermöglichen.

Im landesweiten Vergleich der Kreise Schleswig-Holsteins weist der Kreis RD-ECK einen überproportional hohen Anteil an Wasser- und Waldflächen sowie Niederungsgebieten auf. Weitere landschaftsbestimmende Merkmale des Kreisgebietes sind die Küstenräume, kleinere und größere Moorgebiete sowie eine artenreiche Vogelwelt. Mit vier Naturparken sind ebenfalls Erholungsgebiete mit überregionaler Bedeutung vertreten.

Zu einzelnen Aussagen des Entwurfs:

- Für das Potenzialgebiet im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes SPA DE 1823-402 „Haaler Au Niederung“ hat die Verträglichkeitsvorprüfung eine kritische Beurteilung ergeben. In dem Fall weist der Arten- und Naturschutz einschl. des Umgebungsschutzes des Natura 2000 Gebietes eine erhebliche Bedeutung auf, so dass der Eingriff als vermeidbar nach § 15 Abs 5 Bundesnaturschutzgesetz einzustufen ist. Die in der Abwägung verwendete Bezeichnung „aufgrund von Vorsorgeerwägungen“ ist missverständlich.
- In der Konfliktrisikoaanalyse wird auf die Betroffenheit von Talräumen hingewiesen. Talräume sind oft zugleich Niedermoorgebiete, die im Klimaschutz eine erhebliche Bedeutung aufweisen. In den Talräumen und am Rand von Talräumen ist eine weit wirksame visuelle Wahrnehmbarkeit gegeben. Es ist das Landschaftsbild zu beachten. Als Beispiel dafür ist das Gebiet PR2\_RDE\_004 nennen, dieses ist diesbezüglich zu prüfen. Für das Vorranggebiet PR2\_RDE\_026 ist das Repowering zu beschränken.
- Das Landschaftsbild ist auch in den Höhenlagen (Geländekuppen) in besonderer Weise wirksam. Der Aspekt „Landschaft“ ist bei dem Vorranggebiet PR2\_RDE\_124 dahingehend zu überprüfen.

- Im Kreis RD-ECK weisen artenschutzfachlich die Hauptachsen des Vogelzugs sowie die Fledermausvorkommen eine besondere Bedeutung auf. Vornehmlich die Ausdehnungen der Vorrangflächen in küstennaher Lage, d.h. der Flächen PR2\_RDE\_130 sowie PR2\_RDE\_137, sollten verringert werden.
- Zahlreiche Vorrangflächen liegen in unmittelbarer Nähe zu großflächigen Waldgebieten. Als kritisches Beispiel ist insb. die Fläche PR2\_RDE\_078 anzuführen, die den Wald des Geheges Osterhamm als Vorranggebiet mit einer Ausdehnung von 678 ha fast vollständig umschließt. Es ist zweckmäßig, „Landschaftsfenster“ freizuhalten. Das gilt auch PR2\_RDE\_018 am Iloo Forst. Auch bei anderen, mit einer Eignung versehenen Flächen, die zugleich unmittelbar an Waldgebieten liegen, z.B. PR2\_RDE\_092, PR2\_RDE\_095 und PR2\_RDE\_096 ist es ökologisch begründet, einen Abstand von mehr als 30 m zum Waldrand zu berücksichtigen.
- Kritisch sind Vorrangflächen mit einer Lage unmittelbar an Moor- und Niederungsgebieten zu beurteilen, wenn bereits Renaturierungsprojekte mit Aufstaumaßnahmen durchgeführt werden oder in Planung sind, z.B. PR2\_RDE\_022 am Viertshöher Moor.
- Es wurden im Kreis RD-ECK beim Thema Landschaftsschutz bestehende Schutzgebiete überarbeitet. Potentiell schutzwürdige Gebiete, die noch nicht ausgewiesen wurden, sind im Landschaftsrahmenplan erfasst.
- Es werden Aussagen der Naturparkpläne für eine Beurteilung möglicher Vorranggebiete herangezogen. Diese Pläne gelten den Belangen von Erholung und Tourismus. Eingriffswirkungen werden damit nicht geprüft. Der Naturpark Schlei sollte nicht auf die Wasserfläche reduziert werden.
- Der Begriff „Kleinstbiotope“ ist missverständlich. In den Erläuterungen ist erkennbar, dass es sich vielmehr um eine Biotopdichte handelt, die für Eingriffsvorhaben relevant sein kann.

Fazit: Gemäß vorliegendem Entwurf ist beabsichtigt, auch Flächen mit einem erkennbaren Konfliktrisiko als Vorranggebiete auszuweisen. Ob die auftretenden Konflikte sich „sachgerecht auf der Genehmigungsebene“ lösen lassen, muss im Einzelfall einer Prüfung vorbehalten bleiben.

- Fachdienst Umwelt (untere Wasserbehörde)

Zur Anlage 3 zu § 1 der Regionalplan II Teilaufstellungsverordnung: Umweltbericht

### zu 3.3

Weiterhin wird in dieser Landesverordnung die vom Land ausgewiesene Moorkulisse nicht als Schutzgut berücksichtigt. Dies ist abschließend nicht nachvollziehbar!

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

Die Errichtung von WEA innerhalb der ausgewiesenen Moorkulisse ist als ein Ausschlusskriterium für eine Moorrenaturierung zu werten, da es durch die notwendigen Vernäsuungsmaßnahmen zu einer Beeinträchtigung der Statik der WEA kommen kann. Dieser Zielkonflikt sollte betrachtet und transparent abgewogen werden, da er diametral zum Ziel des Klimaschutzes steht. Dabei spielt die Moorrenaturierung eine besondere Rolle, um aktuell CO<sub>2</sub> emittierende degradierte Moore (vornehmlich acker-baulich bewirtschaftete Niedermoore) in funktionsfähige CO<sub>2</sub>-Senken zu verwandeln oder mindestens eine weitere Mineralisierung aufzuhalten und Emissionen zu vermeiden.

Ergänzend sei aufgeführt, dass bei der Errichtung von WEA in Moorkulissen erhebliche Umweltauswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und die Moorböden durch notwendige umfangreiche Grundwasserabsenkungen im Rahmen der Bauphase der WEA ausgelöst werden.

#### **Zu 4.3.1**

Die zu berücksichtigenden Natura 2000-Schutzgebiete im Planungsraum II sind ausweislich der Tabellen 7 und 8 auf für Fledermausschutz relevante FFH-Gebiete und EU Vogelschutzgebiete beschränkt. Der Auswahlprozess ist weder dokumentiert noch nachvollziehbar. Nach Art. 6 Abs. 3 FFH RL i.V.m. § 34 BNatSchG ist für Pläne oder Projekte eine Prüfung der Verträglichkeit grundsätzlich vorgeschrieben, wenn sie geeignet sind, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

In der Karte 6 werden jedoch alle FFH-Gebiete innerhalb des Planungsraum abgebildet und sind somit auch in der Abwägung zu berücksichtigen.

Somit sind die Ausführungen widersprüchlich.

#### **zu Tabelle 5 und 4.5.2**

Die Bezugnahme auf Gewässer 2. Ordnung unter Punkt Nr. 37 und Nr. 38 der Tabelle: Schutzgutbezogene Liste der Prüfkriterien für die Strategische Umweltprüfung (SUP) sowie in der Textausführung unter 4.5.2 ist nicht hinreichend bestimmt bzw. nicht nachvollziehbar. Wenn unter Nr. 37 die Gewässer 2. Ordnung aufgeführt sind, kann es keine weiteren Gewässer 2. Ordnung unter Nr. 38 geben!

Im Text zu 4.5.2 wird der Bezug zu § 35 LNatSchG in Verbindung mit § 61 BNatSchG angeführt. Somit ist davon auszugehen, dass in Absatz 2 Satz 1 zu 4.5.2 mit Gewässer 2. Ordnung nur die Gewässer gemäß Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung gemeint sind. Dies ist in den Ausführungen klarzustellen, insbesondere in Tabelle 5 bei Nr. 37.

#### **Zu 4.5.2**

Bei der Talraumdefinition werden nur Flächen an natürlichen und erheblich veränderten Gewässern erfasst, welche durch eine regelmäßige Vernässung, eine natürliche Laufveränderung/-verlegung der Gewässer und/oder eine autotypische Gehölzentwicklung gekennzeichnet sind, erfasst. Der gewählte Terminus orientiert sich an der WRRL (natürliche und erheblich veränderte Gewässer), inhaltlich werden der Zweck und die Ziele der WRRL jedoch teilweise missachtet. Es werden nur Talräume im Zuge der Ausweisung der Windvorrangflächen betrachtet, welche schon durch o. a. „Eigenschaften“ gekennzeichnet sind. Es wird somit weder das Verschlechterungsverbot nach WRRL noch das Maßnahmenprogramm zur Erreichung der Ziele nach WRRL (guter ökologischer Zustand bzw. gutes ökologisches Potential) vollumfänglich beachtet.

Allerdings wird in Karte 13 anscheinend das reduzierte Gewässernetz nach der WRRL abgebildet und somit der WRRL doch vollumfänglich Rechnung getragen.

Dieser Widerspruch ist aufzuheben.

Grundsätzlich sollte das berichtspflichtige reduzierte Gewässernetz gemäß WRRL mit der zugehörigen Talraumkulisse als relevante Flächen benannt werden.

#### **Zu 4.6**

Der Aussage, dass der Bau und der Betrieb von WEA nicht zu negativen Auswirkungen führen, wird widersprochen!

Bei Inanspruchnahme von Moorflächen oder angrenzenden Flächen durch die Errichtung von WEA sind Maßnahmen zur Moorrenaturierung (in der Regel Wiedervernässung) u.U. nicht mehr möglich. Dies führt zu einer fortgesetzten Degradation der betroffenen Moorflächen und damit einhergehend zu fortgesetzten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Zu 6.1.5**

Bei den Umweltauswirkungen wird der Aspekt Schutz des Grundwassers und der Moorböden, insbesondere im direkten Zusammenhang nicht betrachtet. Durch die Nichtberücksichtigung der Moorkulisse oder der zu schützenden Flächen „Feuchtgebiete und Moore ab 2 ha“ gemäß GAPKondV GLÖZ 2 wird diese Problematik auf die Genehmigungsebene verlagert.

Hieraus resultiert, dass in den Flächen gemäß GAPKondV GLÖZ 2 nur WEA genehmigungsfähig sind, welche eine Pfahlgründung oder gleichwertig besitzen.

**Zu 6.1.6**

Aufgrund der Nichtberücksichtigung der Moorkulisse als Schutzgut ist die Aussage, dass keine erheblichen Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind, grundsätzlich in Frage zu stellen (siehe auch Stellungnahme zu 4.6).

**Zu 7 Empfehlungen und Maßnahmen für nachfolgende Planungsebenen**

Die aufgeführten Aspekte sind zwingend um folgende wasserwirtschaftlichen Belange zu ergänzen:

- Bei der Standortauswahl der WEA innerhalb der Vorranggebiete ist zwingend das amtliche wasserwirtschaftliche Gewässerverzeichnis des Landes Schleswig-Holstein (AWGV) in Verbindung mit den Satzungen der Gewässerunterhaltungspflichtigen zu beachten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere bei verrohrten Gewässern die genaue Lage vor Ort zu überprüfen ist.
- Bei der Standortauswahl der WEA innerhalb der Vorranggebiete ist zwingend das reduzierte Gewässernetz mit den zugehörigen Talräumen gemäß EU-WRRL zu berücksichtigen.
- Es sind frühzeitig die Grundwasserverhältnisse am geplanten Standort der WEA zu prüfen und die Fundamentgründung der WEA darauf abzustimmen. Bei hochanstehendem Grundwasser ist eine Flachgründung auf Pfählen oder Rüttelstopfsäulen vorzusehen.
- Grundsätzlich ist bei der Planung eine etwaige notwendige Wasserhaltung zwingend zu minimieren, wobei auf Flächen zum Schutz von Feuchtgebieten und Mooren gemäß GAP-KondV, GLÖZ 2 eine auch nur temporäre intensive Entwässerung der Flächen wasserrechtlich grundsätzlich abzulehnen ist.

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



## Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse

<b>VO/2025/230</b>  öffentlich  <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	<b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b>  Datum: 12.08.2025  Ansprechpartner/in: Madlin Völschow  Bearbeiter/in: Tom Röhrig

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
10.09.2025	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 06.08.2025
---	----------------------------------

<b>Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung</b>					
- Stand: 06.08.2025 -					
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"> <li>· Darstellung der Betriebskosten</li> <li>· Aufbau der Infrastruktur, u.a. verbunden mit der Forderung, dass eine H<sub>2</sub>-Tankstelle im Raum Rendsburg errichtet wird</li> </ul> <p>Darstellung von zukünftigen Synergieeffekten mit anderen Gesellschaften und Gebietskörperschaften mit dem Ziel der Betriebskostenreduktion</p>	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	08.11.2021	Die Inbetriebnahme der Wasserstofftankstelle steht für den Regelbetrieb noch aus. Derzeit werden noch vorbereitende Tests für die Inbetriebnahme durchgeführt.
2	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 Vertrag wurde unterzeichnet.

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
3	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	Die Beauftragung wurde durchgeführt.
4	16.07.2025	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.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	17.07.2025	Die Mittel wurden freigegeben.
5	16.07.2025	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die beigefügte Stellungnahme zum 2. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II abzugeben.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	21.07.2025	Der Kreistag hat die Stellungnahme beschlossen, und diese wurde von der Verwaltung an das Land abgegeben.
6	16.07.2025	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die beigefügte Stellungnahme zum 2. Entwurf der Teilfortschreibung des Kapitels 4.5.1 Windenergie an Land des Landesentwicklungsplans abzugeben.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	21.07.2025	Der Kreistag hat die Stellungnahme beschlossen, und diese wurde von der Verwaltung an das Land abgegeben.

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
7	16.07.2025	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.	Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität	17.07.2025	Die Mittel wurden freigegeben.



## Nachtragstagesordnung

---

### Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses

---

**Sitzungstermin:** Mittwoch, 10.09.2025, 17:00 Uhr  
**Raum, Ort:** Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768  
Rendsburg, Kreistagssitzungssaal

---

#### Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Anträge zur Tagesordnung
- 1.1. **Antrag der CDU-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 5.2 "Weiterentwicklung des Regionalverkehrs"** **VO/2025/265**  
*(Nachtrag)*
2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
3. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
- 3.1. **Anfrage nach § 26 GO-KT der Kreistagsfraktion SPD zur Schulbeförderung über Schwebefähre Rendsburg** **VO/2025/260**  
*(Nachtrag)*
4. Niederschrift über die Sitzung vom 16.07.2025
5. ÖPNV
- 5.1. NAH.SHUTTLE Rendsburg (remo) **VO/2025/215**
- 5.1.1. NAHSHUTTLE Rendsburg (remo) - Ergänzende Informationen **VO/2025/215-01**  
*(Nachtrag)*
- 5.1.2. **Antrag der CDU-Fraktion zur Beendigung des Angebotes NAHSHUTTLE bzgl. VO/2025/215** **VO/2025/264**  
*(Nachtrag)*
- 5.2. Weiterentwicklung des Regionalverkehrs **VO/2025/235**
- 5.3. **Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD für die Einsetzung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr Rendsburg und Stadtverkehr Eckernförde in Randzeiten statt Linienverkehr ab dem 01.01.2027** **VO/2025/267**  
*(Nachtrag)*
6. Regionalentwicklung

- |                           |   |                |
|---------------------------|---|----------------|
| 6.1.<br><i>(Nachtrag)</i> | Teilaufstellung des Regionalplans des Planungsraums II in Schleswig-Holstein, Kapitel 4.7 zum Thema Windenergie an Land | VO/2025/236-01 |
| 7.                        | Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse  | VO/2025/230    |
| 8.                        | Verwaltungsangelegenheiten  |                |

Mit freundlichen Grüßen

Beglaubigt:

Godber-Paul Andresen  
Vorsitz

Tom Röhrig  
Gremienbetreuung