



Landesrechnungshof  
Schleswig-Holstein



# Kommunalbericht 2021

Kiel, 16. März 2021



# **Kommunalbericht 2021**

des

Landesrechnungshofs

Schleswig-Holstein

Kiel, 16. März 2021

## Impressum

### Herausgeber:

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein  
Berliner Platz 2, 24103 Kiel  
Pressestelle: Tel.: 0431 988-8905  
Fax: 0431 988-8686  
Internet: [www.lrh.schleswig-holstein.de](http://www.lrh.schleswig-holstein.de)

### Druck:

Firma  
Schmidt & Klaunig  
Ringstraße 19  
24114 Kiel

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
1. Vorbemerkungen	9
2. Kommunalprüfung in Schleswig-Holstein	11
3. Finanzlage der Kommunen - Corona-Pandemie beendet den Aufschwung	13
4. Ergebnisse der vergleichenden Prüfung der Mittelstädte Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad Schwartau und Kaltenkirchen	31
4.1 Finanzielle Lage	32
4.2 Forderungsmanagement	39
4.3 Geplante Investitionen müssen realisiert werden	48
4.4 Berichtswesen steckt noch in den Kinderschuhen	54
4.5 Kostenfaktor Krankenstand - ein unbequemes Thema	60
4.6 Keine Zeit für Gleichstellung?	67
4.7 Personalangelegenheiten	73
4.8 Kostenrechnende Einrichtungen	79
4.9 Straßenbaubeiträge	86
5. Schuldenmanagement	96
6. Gebührenkalkulation in der Abfallwirtschaft	105
7. Kooperation bei der Abwasserbeseitigung	110
8. Ambitionierte Klimaschutzziele - Es geht nicht ohne die Kommunen	116
9. „Straßenbau auf schlechtem Grund: War der Kreis Nordfriesland ein geeigneter Bauherr?“	127
10. Vom Verkehrsplan zum Klimaschutz	139
11. Wie verkehrssicher sind Schleswig-Holsteins Städte?	149
12. Ausblick	159

# Abkürzungsverzeichnis

a. F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
AO	Abgabenordnung
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Energiewendeministerium	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung
EVU	Energieversorgungsunternehmen
Ew	Einwohner
EWKG	Energiewende- und Klimaschutzgesetz
ff.	fortfolgende
FiFo	Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln
GemHVO-Doppik	Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik
GemHVO-Kameral	Gemeindehaushaltsverordnung-Kameral
GG	Grundgesetz
GkZ	Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
GO	Gemeindeordnung
GstG	Gesetz zur Gleichstellung der Frauen im öffentlichen Dienst (Gleichstellungsgesetz)
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
GVOBI Schl.-H.	Gesetz- und Ordnungsblatt Schleswig-Holstein
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
Innenministerium	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung
kommunale Landesverbände	Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände
LAbfWG	Landesabfallwirtschaftsgesetz

LAP	Lärmaktionsplan
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LRH	Landesrechnungshof Schleswig-Holstein
LVerfG	Landesverfassungsgericht
LWG	Landeswassergesetz
KAG	Kommunalabgabengesetz
KDU	Kosten der Unterkunft und Heizung
KGSt	Kommunale Gemeinschaftsstelle für Ver- waltungsmanagement
KPG	Kommunalprüfungsgesetz
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
n. F.	neue Fassung
OU Rödemis	Ortsumgehung Rödemis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
p. a.	per anno
SGB IX	Sozialgesetzbuch Teil IX - Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinde- rungen
StGB	Strafgesetzbuch
StrWG	Straßen- und Wegegesetz
Tz.	Textziffer
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
Verkehrsministerium	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bau- wesen
WBW	Wiederbeschaffungszeitwert
z. T.	zum Teil

# Abbildungsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Bruttoinlandsprodukt- Veränderung ggü. Vorjahr	14
Abbildung 2: Einnahmen der Kommunen aus Finanzausgleich und Steuern	15
Abbildung 3: Entwicklung der kommunalen Ausgaben und Einnahmen	16
Abbildung 4: Aufgelaufene Defizite	19
Abbildung 5: Entwicklung der Gesamtverschuldung der kommunalen Kernhaushalte	20
Abbildung 6: Ergebnisse aus der Steuerschätzung	24
Abbildung 7: Einzahlungen aus Steuern und ähnlichen Abgaben	34
Abbildung 8: Entwicklung Netto-Gewerbesteuer und Gemeinschaftssteuern	35
Abbildung 9: Steigerung der bereinigten Auszahlungen	35
Abbildung 10: Verlustausgleichszahlungen	36
Abbildung 11: Investive Baumaßnahmen in Mio. €	50
Abbildung 12: Umsetzungsquote in Prozent	50
Abbildung 13: Berichtswesen	55
Abbildung 14: Krankenstand 2016	61
Abbildung 15: Krankenstand 2016 - Kernbereiche Verwaltung	63
Abbildung 16: Gleichstellung in Kommunen	71
Abbildung 17: Straßenbaubeiträge - Neue Rechtslage seit 26.01.2018	87
Abbildung 18: Haushaltsgrundsätze	88
Abbildung 19: Controlling-Regelkreis "Straßenbaumanagement"	91
Abbildung 20: Beteiligten der Bürger	92
Abbildung 21: Checkliste "Regelmäßige Satzungskontrolle"	94
Abbildung 22: Entwicklung der Schulden inkl. Kassenkredite der Gemeinden und Gemeindeverbände	96
Abbildung 23: Entwicklung der Zinsausgaben aller Gemeinden und Gemeindeverbände	97
Abbildung 24: Kassenkredite der Kreise zum 31.12.	100
Abbildung 25: Bilanzbild: Ungerechtfertigter Wertausgleich	113
Abbildung 26: Verteilung der CO <sub>2</sub> -Äquivalente des Landes	119
Abbildung 27: Akteure im kommunalen Klimaschutz	121
Abbildung 28: Schadensbild im Bereich der Beton-Säulen (April 2015)	136
Abbildung 29: Unfallstatistik für die kreisfreien Städte 2013 bis 2019 - Säulendiagramm	151
Abbildung 30: Unfallstatistik für die kreisfreien Städte 2013 bis 2019 - Liniendiagramm	151
Abbildung 31: Unfallstatistik für die übrigen Städte 2013 bis 2019 - Säulendiagramm	152
Abbildung 32: Unfallstatistik für die übrigen Städte 2013 bis 2019 - Liniendiagramm	152

# Tabellenverzeichnis

	<b>Seite</b>
Tabelle 1: Kompensation der prognostizierten Einnahmeausfälle	26
Tabelle 2: Überblick Bauunterhaltungsmittel in Mio. €	37
Tabelle 3: Durchschnittliche offene Forderungen je Einwohner/Jahr	41
Tabelle 4: Anteil durchschnittlicher Forderungen an den durchschnittlichen Einnahmen	41
Tabelle 5: Anteil durchschnittlicher Forderungen an der Liquidität	42
Tabelle 6: Entwicklung der Forderungen, Einwohnerzahlen und Liquidität 2012 bis 2016	43
Tabelle 7: Höchster Wert der Umsetzungsquote aller geprüften Kommunen 2013 - 2017 in Prozent	51
Tabelle 8: Investive Mittel für Baumaßnahmen im Vergleich	51
Tabelle 9: Kennzahlen krankheitsbedingten Aufwands (Gesamtverwaltung)	62
Tabelle 10: Kennzahlen krankheitsbedingter Fehlzeiten (Gesamtverwaltung)	63
Tabelle 11: Vergleich personeller und sächlicher Ausstattung	68
Tabelle 12: Frauenanteil in verantwortlichen Positionen in %	70
Tabelle 13: Planstellen 2014 bis 2016 im Vergleich	74
Tabelle 14: Personalaufwand 2016 im Vergleich	75
Tabelle 15: Kosten der Bezügeabrechnung 2016 im Vergleich	77
Tabelle 16: Beurteilungsgrundlagen im Vergleich	78
Tabelle 17: Klimapolitische Ziele der Landesregierung	118
Tabelle 18: Vergleich Ausschreibung und Abrechnung Los 1, netto	134
Tabelle 19: Vergleich Ausschreibung und Abrechnung Los 2, netto	135

## 10. Vom Verkehrsplan zum Klimaschutz

Die Klimaschutzziele und europäischen Vorgaben zur Luftreinheit stellen die gesamte Verkehrspolitik vor große Herausforderungen. Um die vorgegebenen Ziele zu erreichen, ist ein Umdenken in der Verkehrspolitik erforderlich.

Deshalb muss der Anteil des Mobilitätsverbunds - also des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs - erhöht werden. Das kann nur erreicht werden, indem die Angebote für die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV langfristig verbessert und der Anteil am Pkw-Verkehr reduziert wird. Es ist Aufgabe der Kommunen, ihre Verkehrsentwicklung vor Ort zu steuern.

Umfangreiche und kostenintensive Pläne zur Verkehrsentwicklungsplanung sind aufgestellt worden, bisher sind aber nur wenige Maßnahmen davon finanziert und deshalb auch nicht umgesetzt worden. So haben die geplanten Maßnahmen kaum Wirkung entfaltet, in der Folge wurden auch die Ziele nicht erreicht. Besser wäre, die Chancen ihrer Umsetzung zuvor auszuloten. Die technische und die finanzielle Realisierbarkeit sind abzuschätzen. Die Ergebnisse sind nach Ablauf der Laufzeit der Pläne zu überprüfen.

### 10.1 Das Ziel ist klar: Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Einsparung

Ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO<sub>2</sub> geht auf das Konto des Verkehrs. 84 % davon stammen direkt von Kraftfahrzeugen. Die Bundesregierung hat Ende 2016 mit dem Klimaschutzplan 2050 einen nationalen Rahmen für die künftige Klimapolitik beschlossen. Darin enthalten ist erstmals auch ein Reduktionsziel für den Verkehr. Die Emissionen aus dem Verkehr sind zwischen 1990 und 2014 annähernd gleich geblieben.<sup>1</sup> Bis 2030 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 40 bis 42 % gegenüber 1990 auf 95 bis 98 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente verringert werden. Seither sind Kommunen verpflichtet, ihre Verkehrsentwicklungen entsprechend der hier festgelegten Vorgaben aufzustellen. Erforderlich ist eine Wende in der Verkehrspolitik. Im Zentrum stehen dabei die Verkehrsvermeidung und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Transportmittel.

---

<sup>1</sup> 163 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (1990) bzw. 160 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (2014), laut Klimaschutzplan 2050. CO<sub>2</sub>-Äquivalente sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

## 10.2 Verkehr und Mobilität: Setzen die Kommunen diese Vorgaben um?

Kommunen erarbeiten Verkehrsentwicklungspläne (VEP). Diese stellen das Leitbild für ihre Entwicklung im Bereich Verkehr dar. Hier werden Ziele und Strategien für die Entwicklung und für den Ausbau der Infrastruktur festgelegt. Ein VEP hat in der Regel eine Gültigkeit von 10 bis 15 Jahren. Ergänzend werden Mobilitätskonzepte, Radverkehrskonzepte, Parkraumkonzepte oder Fußgängerkonzepte erstellt. Sie sollen vertiefende Aussagen über die geplante Entwicklung des jeweiligen Verkehrsträgers treffen. All diese Pläne enthalten eine Vielzahl an umzusetzenden Maßnahmen, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Doch setzen die Kommunen ihre eigenen Vorgaben auch um?

## 10.3 Verkehrsentwicklungskonzepte: viel Plan, wenig Umsetzung

Der LRH hat die Prüfung „Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ in den Städten Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster Eckernförde, Heide, Norderstedt und Schleswig durchgeführt. Dabei ist er auch der Frage nachgegangen, welche Planungsgrundlagen für die Verkehrsentwicklung den Kommunen 2013 bis 2017 zur Verfügung standen und welchen Bearbeitungsstand diese erreicht haben.

Bei der Auswertung der vorgelegten Unterlagen war besonders auffällig, dass eine Vielzahl von Konzepten mit umfangreichen Absichtserklärungen vorlag. Die meisten Konzepte stellten Ingenieurbüros auf. Die Beauftragung wurde jeweils durch die Politik beschlossen. Neben den hohen Kosten, beispielsweise mit bis zu 400 Tausend € für den Masterplan Mobilität KielRegion, flossen zusätzlich zahlreiche Arbeitsstunden der Mitarbeiter der Verwaltungen in die Konzeptbearbeitung ein. Kaum waren die Konzepte aufgestellt und beschlossen, so verloren sie auch schon an Bedeutung. Angekündigte Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Eine Steuerung der Verkehrsentwicklung fand so kaum oder gar nicht statt.

Das sollen 2 Beispiele belegen:

**Kiel** hatte in seinem VEP 2008, der eine Laufzeit bis 2020 hat, seine verkehrspolitischen Ziele festgelegt. Für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr waren 37 Maßnahmen geplant. Davon wurden 9 Maßnahmen realisiert, eine befand sich in der Umsetzung und eine wurde geplant. Für den Radverkehr waren 37 Maßnahmen geplant, vorwiegend Anbindungen zum bestehenden Netz und Lückenschlüsse. Davon wurden 19 umgesetzt bzw. befanden sich im Bau.

Der VEP der Stadt **Lübeck** wurde 2000 aufgestellt und gilt noch. Der vorgesehene Bau einer Stadtbahn hatte eine hohe Priorität, wurde jedoch nicht umgesetzt, sondern zwischenzeitlich gänzlich verworfen. Damit entfielen weitere Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau einer Stadtbahn standen bzw. darauf aufbauten.

Aus dem Konzept „Lübeck - staufrei bis 2015“ wurden nach Aussage der Stadt Lübeck einige Maßnahmen realisiert.

Für die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts wollte die Stadt 143 Maßnahmen verwirklichen, realisiert wurden 34.

Aus dem Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ 2013 konnten von geplanten 144 Maßnahmen bisher 29 ausgeführt werden.

Keine Stadt hat zwischen den Konzepten und der tatsächlichen Realisierung einen Vergleich gezogen. Der Umsetzungsgrad der meisten Planungen ist minimal und so bleibt der Erfolg aus.

Der LRH befürwortet die Erstellung von VEP - aber nur dann, wenn auch an der Umsetzung gearbeitet wird. Positiv hoben sich Flensburg, Norderstedt und in Teilen Eckernförde ab. Die Städte Lübeck, Neumünster und Schleswig warteten zwar mit großen Plänen auf, umgesetzt wurde aber wenig bis nichts.

In ihrer Stellungnahme verwies die **Stadt Neumünster** als positives Beispiel auf die Umsetzung des „Verkehrsversuchs Großflecken“. Hier seien mittlerweile fast alle getroffenen Maßnahmen realisiert worden.

Der **LRH** bleibt bei seinen Feststellungen.

#### **10.4 Welche Ziele verfolgen die Kommunen?**

Alle geprüften Städte haben Grundlagen erarbeitet, wonach sie ihre Verkehrsplanung ausrichten wollen. Beispielhaft wählte der LRH 2 Masterpläne Mobilität, 2 Radverkehrskonzepte, 2 Parkraumkonzepte und 2 Lärmaktionspläne aus und analysierte diese genauer. Es sollte die Frage beantwortet werden, mit welchem Nachdruck diese Konzepte umgesetzt werden und wie die Städte ihre Verkehrsentwicklung und damit auch den Klimaschutz steuern.

##### **10.4.1 Masterplan Mobilität am Beispiel Kiel und Heide**

Die Kommunen Kiel und Heide gaben jeweils einen Masterplan Mobilität heraus. Dabei handelte es sich um einen verkehrsartenübergreifenden Gesamtplan für die jeweilige Region.

Das Ziel des Masterplans Mobilität **KielRegion** ist die Entwicklung von Mobilitätslösungen für die Stadt Kiel und die Umlandgemeinden. Er hat 400 Tausend € externe Planungskosten verursacht. Als Ziel soll das Pariser Klimaschutzabkommen 2015, d. h. eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs um 35 % bis 2035 und eine Reduktion der Kfz-Fahrleistung um 25 %, erreicht werden. Dafür wurden Zielfelder, 12 Themenfelder und insgesamt 72 Maßnahmen benannt und ihnen ein Zeitrahmen zur Umsetzung zugeordnet.

Der Masterplan weist von 2015 bis 2035 eine Zunahme des Mobilitätsverbund-Anteils in der KielRegion von 48 auf 60 % aus. Der Anteil des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs am Modal Split<sup>1</sup> soll massiv erhöht werden. Bei der Prognose des Modal Split wird der angestrebte Rückgang des Pkw-Anteils an allen Wegen von 40 auf 28 % angegeben. Dafür müssten täglich in der KielRegion rund 275.000 Pkw-Fahrten auf den Mobilitätsverbund verlagert werden. Der ÖPNV müsste rund 125.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag in der Region befördern. Weitere 150.000 zusätzliche Wege müssten mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß anstatt mit dem Pkw zurückgelegt werden oder durch eine Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads vermieden werden. Konkrete Vorschläge, wie diese Verlagerung tatsächlich erreicht werden soll, lässt der Masterplan offen.

In **Heide** wurden mit 5 Handlungsfeldern und damit verbundenen 38 Maßnahmen die Ziele des Masterplans konkretisiert. Neben den Handlungsfeldern ÖPNV und dem Motorisierten Individualverkehr wurden innovative Aspekte, wie moderne und flexible Mobilitätsformen, betrachtet. Aus gutachterlicher Sicht wurden 42 % der Maßnahmen mit Schlüsselfunktionen herausgefiltert, die „kurzfristig“ umgesetzt werden sollten. Der Masterplan verursachte externe Kosten von 123 Tausend €.

In der Region Heide weist der Masterplan für 2015 bis 2030 eine Zunahme des Mobilitätsverbund-Anteils von 38 auf 46 % aus. Hierzu müssen Angebote für die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV geschaffen werden. Bei den verkehrsübergreifenden Gesamtplanungen wird dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV eine höhere Bedeutung beigemessen als anderen Verkehrsträgern. Bei den einzelnen, nur sehr allgemein formulierten Maßnahmen lässt sich jedoch nicht erkennen, wie diese zur Senkung des Kfz-Aufkommens oder zur Stärkung des Mobilitätsverbunds führen sollen.

Zentraler Bestandteil des Masterplans Region Heide ist das Umstufungskonzept mehrerer Hauptverkehrsstraßen unterschiedlicher Baulastträger

---

<sup>1</sup> Modal Split beschreibt die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fußgänger- und Radfahrerverkehr.

im Stadtgebiet. Ziel ist es, mithilfe von Umbaumaßnahmen an mehreren innerstädtischen Hauptverkehrs-, Landes- und Kreisstraßen den Verkehr in Heide so zu lenken und zu verlagern, dass eine Entlastung des Heider Stadtzentrums vom Kfz-Verkehr erfolgt. Eine solche Umstufung setzt einerseits die Zustimmung aller Baulastträger voraus und bedeutet zum anderen einen erheblichen finanziellen Aufwand. Die derzeitigen Chancen auf Realisierung einer solchen Umstufung schätzt der LRH als gering ein. Scheitert ein Teilziel, darf aber nicht das gesamte Konzept in sich zusammenfallen.

Beide Masterpläne enthalten Empfehlungen zur Durchführung einer Evaluation des Umsetzungsprozesses. Es soll eine Umsetzungsanalyse und eine Wirkungsanalyse vorgenommen werden. Eine echte und genaue Zielüberprüfung kann aber nur dann stattfinden, wenn die konkreten Ziele zunächst festgelegt worden sind und durch Hinterlegung von Zielkriterien und Indikatoren gemessen werden können. Dies bleiben beide Masterpläne schuldig.

Eine Finanzplanung hätte helfen können, die Realisierung von Maßnahmen schon von vornherein besser bewerten zu können und der Politik einen finanziellen Maßstab zu geben. Da es keinen gesonderten Etat für Maßnahmen aus den Masterplänen gibt, muss die Finanzierung jeder Einzelmaßnahme für sich politisch beschlossen werden. Die KielRegion will in Summe 210 Tausend € über 3 Jahre in ihre Haushalte einstellen. Die beabsichtigte direkte Umsetzung von 58 prioritären Maßnahmen<sup>1</sup> wird damit unwahrscheinlich.

Die **Stadt Heide** verweist in ihrer Stellungnahme auf die bereits umgesetzten Maßnahmen „Fahrradstraße, Einrichtung von Tempo-30-Zonen, Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche, Auflösung gemeinsamer Geh- und Radwege, P+R-Anlage mit 73 Stellplätzen im Bereich Bahnhofsumfeld, Anschaffung von 4 E-Fahrzeugen und Neukonzeption des städtischen Linienverkehrs“.

Heide hat für 2018 keine Gelder in den Haushalt eingestellt. Die vom Gutachter herausgestellten Maßnahmen mit Schlüsselfunktion, die kurzfristig umzusetzen sind, bleiben damit auf der Strecke.

In beiden Städten werden die selbst gesteckten Ziele deutlich verfehlt.

---

<sup>1</sup> Laut Masterplan Mobilität sollen 58 der 72 Maßnahmen direkt, kurzfristig bzw. laufend/kontinuierlich (bis 2022) umgesetzt werden.

#### 10.4.2 Parkraumkonzepte am Beispiel Eckernförde und Schleswig

Ein innovatives Parkraummanagement kann in Verbindung mit anderen Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer wirksam verändern. Es ist eine bewährte Strategie für die Steuerung des innerstädtischen Verkehrs. Moderne Mobilität in Städten bedeutet heutzutage fast immer: weniger Autos. Das Anpassen der Parkgebühren ist eine einfache Möglichkeit, um die Anzahl der Autos in der Stadt zu reduzieren. Dem Verkehrsteilnehmer attraktive Alternativen anzubieten, um auf das Parken verzichten zu können, ist dagegen meist erheblich schwieriger. Das Teilkonzept Parken ist somit immer ein Bestandteil des Gesamtsystems Verkehrsentwicklungsplanung. Eckernförde und Schleswig haben solche Konzepte erstellen lassen.

Die Stadt **Eckernförde** erteilte den Auftrag zur Weiterentwicklung der Konzeption des „Ruhenden Verkehrs“ und zur Erstellung eines Parkraumkonzepts. Ergänzend sollte die Frage beantwortet werden, ob die Errichtung eines zusätzlichen Parkdecks erforderlich wäre. Das Konzept lag 2015 vor, ein Beschluss der Ratsversammlung steht bis heute aus. Die Kosten für die externe Begleitung betragen 8 Tausend €.

Das Gutachten analysierte die vorhandene Parkplatzsituation in Eckernförde und schätzte die zukünftige Entwicklung unter Berücksichtigung der geplanten Stadtentwicklungsmaßnahmen ab. Es kam zu dem Ergebnis, dass 2030 im Innenstadtbereich eine Parkraumauslastung von 56 % im Normalfall (außerhalb von Sonderveranstaltungen) vorhanden sei. Daher sollte die Stadt Eckernförde darüber nachdenken, ob der Bau eines neuen Parkhauses am Bahnhof wirklich erforderlich ist. Unter dem Aspekt des Erreichens der Klimaschutzziele und der Verkehrsvermeidung wäre eine Erweiterung des Parkraums nicht zielführend.

In Ergänzung zum Verkehrskonzept der Stadt **Schleswig** sollte das Parkraumkonzept auf die Einführung einer monetären Parkraumbewirtschaftung hin untersucht werden. Das vorhandene, kostenfrei nutzbare Parkhaus in der Innenstadt sollte entweder saniert oder an gleicher Stelle durch einen Neubau mit 500 Parkplätzen ersetzt werden. In diesem Zusammenhang sollte die monetäre Parkraumbewirtschaftung eingeführt und zur Refinanzierung des Parkhauses herangezogen werden. Der Kurzbericht zum Konzept lag 2017 vor. Einen Beschluss der Ratsversammlung gab es noch nicht. Die Kosten für die externe Bearbeitung beliefen sich auf 13 Tausend €.

Bereits in einer vorangegangenen Prüfung aus 2014 hatte der LRH die Stadt Schleswig aufgefordert, Parkgebühren zu erheben und die bis dato

fehlende Unterhaltung des Parkhauses Schwarzer Weg zu gewährleisten. Dieser Forderung war die Stadt Schleswig nicht nachgekommen.

Das vorhandene Parkhaus in der Innenstadt von Schleswig ist baufällig, ein Teil der vorhandenen Parkplätze musste 2015 aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass das Parkhaus, trotz der eingeschränkten Nutzung, zu Spitzenzeiten nur zu 64 % ausgelastet war. Der Gutachter zeigte auf, dass ein Parkhausneubau aufgrund der nicht vorhandenen Nachfrage nicht erforderlich ist. Die Verantwortlichen der Stadt Schleswig sollten entsprechend den Empfehlungen des Gutachtens den Bau eines Parkhauses auch im Sinne des Klimaschutzes kritisch überdenken.

Die Stadt **Schleswig** teilte mit, dass sie mit dem neuen Parkhaus eine positive Freiraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln und an dem Konzept festhalten will.

#### 10.4.3 **Fahrradkonzepte am Beispiel Lübeck und Norderstedt**

Der Radverkehr soll attraktiver und sicherer gemacht werden und den Umweltverbund stärken. Eine Weiterentwicklung des Radverkehrs wäre in allen Städten wünschenswert. Wie kein anderes Verkehrsmittel gewinnt das Fahrrad zunehmend an Beliebtheit. Es steht für Lebensqualität in den Städten und Gemeinden und trägt dazu bei, den Pkw-Anteil zu verringern und damit die Luftqualität zu verbessern.

In **Lübeck** wurde das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ als Fortschreibung des VEP-Teilkonzepts „Radverkehrsnetz 2010“ erstellt. Das Konzept wurde 2013 erarbeitet und gilt für 2013 bis 2020. Aufgelistet wurden 144 Maßnahmen. Zur Erreichung dieser Ziele stellte die Stadt Handlungsfelder und Ausbau- und Sanierungsbedarfe auf, anhand derer die Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden soll. Den Maßnahmen wurden Baukosten, Fördermöglichkeiten und eine Priorität zugeordnet. Ziel des Radverkehrskonzepts sollte es sein, den Radverkehrsanteil auf 25 % zu steigern und die Radverkehrsunfälle in Lübeck um 50 % (bezogen auf 2011) zu senken. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Fahrradkonzepts 2013 betrug der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr 17 % und stieg bis 2017 auf 21 % an. Der Anteil der Fahrradunfälle an der Anzahl der gesamten Unfälle lag 2013 bei 36 % und sank bis 2017 leicht auf 33 %.

Der Stadt Lübeck ist es nicht gelungen, ihre angekündigten Maßnahmen auch tatsächlich umzusetzen. Von den geplanten 144 Maßnahmen für 2013 bis 2020 wurden im Prüfungszeitraum 29 verwirklicht. In der Stadt Lübeck fehlen klare Zuständigkeiten für Planung und Umsetzung. Finanz-

mittel zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ wurden nicht bereitgestellt.

Die Stadt **Lübeck** gibt an, dass mit der Abteilung „Urbane Mobilitätsprojekte“, die zum 01.07.2019 geschaffen wurde, jetzt eine klare Zuständigkeit für die Planung und Umsetzung aller Maßnahmen im Straßenraum inklusive der Geh- und Radwege vorhanden sei.

Der **LRH** wertet dies als zielführend.

Der derzeit gültige Radverkehrsplan der Stadt **Norderstedt** ist Bestandteil des VEP 2020. Ziel Norderstedts war es, sich zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzepts wurde der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr mit 19 % geschätzt. Der Anteil der Fahrradunfälle, gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, lag in Norderstedt 2015 bei 35 % und sank 2017 auf 26 %.

Neben der Förderung des Alltagsradverkehrs sollte auch der Freizeit- und der touristische Radverkehr gefördert werden. Dabei sollten die Strecken- und Netzqualität verbessert, die Netzdichte erhöht, die Wartezeit an Lichtsignalanlagen abgebaut, die Fahrradinfrastruktur ergänzt und vorhandene Wege ausgebaut werden.

Nach dem VEP sollte eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds angestrebt werden. Im Radverkehrsplan war allerdings weder angegeben, welcher Modal Split zum Ende der Laufzeit des VEP erreicht werden soll, noch wurden konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung benannt. Angaben und Anzahl der geplanten und durchgeführten Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept gab es nicht. 7 bis 10 Jahre sollten 350 bis 500 Tausend € pro Jahr für die Fahrradinfrastruktur ausgegeben werden. Nach Angaben der Stadt lagen die Ausgaben für Neubauten, Radfahrkarte, Öffentlichkeitsarbeit und Radabstellanlagen von 2013 bis 2017 bei 806 Tausend €. Damit blieb die Stadt Norderstedt weit hinter ihren Zielen zurück. Eine Prioritätenliste konnte nicht vorgelegt werden. Auch eine Zielüberprüfung konnte nicht stattfinden, da weder konkrete Ziele noch Zielkriterien festgelegt wurden.

#### 10.4.4 **Lärmaktionspläne am Beispiel Kiel und Norderstedt**

Der Lärmaktionsplan ist ein Konzept, das die Belange des Lärmschutzes durch Verkehrsemissionen erfasst. Die Kommunen sind zur Aufstellung eines solchen Konzepts verpflichtet. In einem 2-stufigen Verfahren wird zunächst der Umgebungslärmpegel in Lärmkarten erfasst und anschlie-

ßend ein entsprechender Lärmaktionsplan zur Reduzierung der Lärmbelastungen erstellt.

Die Stadt **Kiel** stellte für 2013 bis 2018 einen Lärmaktionsplan auf. 10 Straßenabschnitte mit einer sehr hohen Lärmkennziffer wurden im Lärmaktionsplan ermittelt und als Problemschwerpunkte lokalisiert. Dabei handelte es sich um Wohnbebauungen, die sehr dicht an den Hauptverkehrsachsen liegen. Zur Erreichung einer Lärminderung wurden Tempo 30-Beschränkungen und 16 Straßenbaumaßnahmen, 11 davon mit Geschwindigkeitsreduzierung, in den Lärmaktionsplan 2013 aufgenommen. 4 Baumaßnahmen wurden im Zuge allgemeiner Straßenbaumaßnahmen mit umgesetzt, blieben in Bezug auf die Lärminderung aber ohne große Wirkung: Die neue Lärmkartierung 2017 zeigte, dass sich die Lärmbetroffenheit in der Stadt im Vergleich zu 2013 nicht verändert hat. Gerade die entscheidenden Maßnahmen, die eine große Lärminderung erzielt hätten - z. B. die Tempo 30-Anordnungen - wurden nicht umgesetzt.

Nach dem aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt **Norderstedt** 2013 bis 2018 hat sich die Lärmbelastung gegenüber dem Lärmaktionsplan 2008 deutlich verringert. Insgesamt ging die Anzahl an von Lärm betroffenen Menschen deutlich zurück. Bis zum Jahresende 2015 wurden insgesamt 108 lärmmindernd wirkende Maßnahmen vollständig oder teilweise umgesetzt. In den Lärmaktionsplan 2013 wurden insgesamt 71 Maßnahmen aufgenommen, das sind 45 noch nicht oder nicht vollständig abgearbeitete Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2008 bis 2013 und 26 neue Maßnahmen. Für alle Maßnahmen wurden geschätzte Kosten von 1,1 Mio. € angegeben. Norderstedt hat schon früh damit begonnen, mit großem Erfolg Tempo 30-Abschnitte einzurichten und damit Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss verbessert.

## 10.5 Was kam danach?

Die Prüfung zum Thema „Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ war mit der Übergabe der Prüfungsmittelteilung 2018 an die 8 geprüften Kommunen und einem Bericht zum Thema „Wie verkehrssicher sind Schleswig-Holsteins Städte“ in den Bemerkungen des LRH abgeschlossen. In der Zwischenzeit haben die Städte Kiel, Lübeck und Neumünster den Klimanotstand ausgerufen. Sie bringen damit zum Ausdruck, dass die bisher ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Mit dem Beschluss, den Klimanotstand auszurufen, werden Regierung und Verwaltungen beauftragt, Maßnahmen auszuarbeiten, die über den derzeitigen Stand hinausgehen und versuchen, die Erwärmung aufzuhalten. Das bedeutet, dass alle politischen Entscheidungen daraufhin überprüft werden

müssen, welche Auswirkungen sie auf die Erderwärmung hätten und dass sich jede zu beschließende Maßnahme an den Folgen für das Klima messen lassen muss.

Die Stadt Norderstedt nahm die Prüfungsmitteilung des LRH zum Anlass, um eine neue Universalinfrastruktur, die Umwelt- und Verkehrsmanagement verbindet, zu erarbeiten. Danach sollen Dienstleistungen in den Bereichen Umwelt, Verkehr, Ver- und Entsorgung digital im öffentlichen Raum miteinander verbunden werden. Dazu könnten vorhandene Straßenlaternen im Straßenseitenraum mit Technik ausgestattet werden, die Verkehrsdaten und Verkehrsfluss, aber auch Feinstaub, Schall- und Lärmemissionen oder andere Beeinträchtigungen in Echtzeit erfassen. Diese örtlich gewonnenen Daten sollen miteinander vernetzt werden, um beispielsweise durch eine kurzfristig geänderte Ampelführung Verkehre umzuleiten und damit Entlastung zu schaffen.

Viele Städte hätten die Bedeutung erkannt und arbeiteten an einer umweltverträglichen Stadt- und Verkehrsplanung, so die **kommunalen Landesverbände**. Der Verkehrssektor sei gehalten, seinen vereinbarten Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele zu liefern. Für eine Verkehrswende sei ein gemeinsames Handeln von Bund, Land und Kommune notwendig, um eine „Nachhaltige Verkehrspolitik aus einem Guss“ konsensfähig auszugestalten. Die besondere Herausforderung liege darin, die Verkehrswende in den kommenden Jahren erheblich zu beschleunigen, um so eine nachhaltige Mobilität für alle zu erreichen.

Dem stimmt der **LRH** zu.

Das **Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (Innenministerium)** und das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (Verkehrsministerium)** haben den Beitrag zur Kenntnis genommen.