

Innenministerium des
Landes Schleswig-Holstein
- z. Hd. Herrn Liebreich -
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

Datum: 31.08.08

- vorab per E-Mail -

**Aufstellung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2009
- Anhörungs- und Beteiligungsverfahren gemäß Landesplanungsgesetz –**

Stellungnahme des BUND S-H e. V.

Generelle Anmerkungen

Materialaufbereitung:

Die **Plandarstellung** sollte allein zur besseren Lesbarkeit im gleichen Maßstab wie der LROPI 98 erfolgen. Damit würde zugleich der Vergleich der Planungsabsichten erleichtert.

Die Vorlage des **Umweltberichts** auf CD ist begrüßenswert, da so ein schnelleres Auffinden von Details ermöglicht wird. Seine Vorlage allein in dieser Form ist allerdings extrem bürgerfeindlich. Ein praxistaugliches Studium ohne Gesundheitsschäden durch endlose Arbeit am PC - sofern Interessierte und zu Beteiligende denn überhaupt einen entsprechend ausgerüsteten besitzen, was fast die Hälfte der Bevölkerung ausgrenzt - ist nur nach Ausdruck des umfangreichen Berichts möglich. Das ist unzumutbar und entspricht nicht einem korrekten Beteiligungsverfahren. (Eine Print-Version wurde dem BUND S-H trotz mehrfachen Nachfragens verweigert.)

Bei dieser Art der Materialzusammenstellung wurden offensichtlich auch die Pflichten der „Staatsdiener“ in einem demokratischen System eklatant verkannt.

Forderung:

- Künftig ist entsprechend anders zu verfahren.

Wegen der unterschiedlichen Bindungswirkung wird die klare Kennzeichnung von „**Zielen**“ einerseits und „**Grundsätzen**“ andererseits (wie auch schon beim LROPI 98) begrüßt. Ob die neuen Kategorien „G/ZR“ und „G/GR“ (Prüfaufträge an die Regionalplanung) überhaupt Praxisrelevanz haben, hält der BUND S-H für sehr fraglich: Die Träger der Regionalplanung scheuen erfahrungsgemäß vor vermeidbaren Bindungen oder Abwägungsvorgaben zurück.

Zeitpunkt der Vorlage des LEP-Entwurfs:

Bereits im Beteiligungsverfahren zum LROPI 98 kritisierte der BUND S-H, dass der damalige LROPI dem erstmals aufzustellenden Landschaftsprogramm (LPRO) zeitlich vorauseilte und die gesetzlichen Übernahmeverpflichtungen der raumbedeutsamen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege damit unterlaufen würden. Nicht anders bzw. noch schwerwiegender stellt sich der Sachverhalt jetzt dar:

Das gültige LPRO wurde ca. 1 Jahr nach dem LROPI festgestellt. Der LROPI 98 war also hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft bereits veraltet. Nun soll der LEP (welcher den LROPI ersetzt) auf das LPRO von 1999 aufsatteln, ohne dass dieses vorab aktualisiert wurde, die Abwägung für Abweichungsentscheidungen nachvollziehbar dargestellt wird oder Abweichungen überhaupt kenntlich gemacht werden. Die erforderliche Fortschreibung des LPRO wird sich wegen des zeitlichen Verzugs einmal mehr auf die Freiräume beschränken (müssen), die der anhängige LEP-Entwurf ihr lässt. So kann den Belangen des Naturschutzes nicht in der gesetzlich gebotenen Weise Rechnung getragen werden. Der vorgelegte Entwurf weist daher erhebliche Mängel auf und ist rechtsfehlerhaft, da die Belange von Natur und Umwelt aufgrund des Verfahrens nicht entsprechend berücksichtigt werden können.

Forderung:

- Zunächst Fortschreibung des Landschaftsprogramms.

Eklatantester Mangel des LEP-Entwurfs:

Umgang mit dem Themenkomplex „Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen“

Kennzeichnend für den Stellenwert, den der Planungsträger diesem Thema einräumt, ist dessen Abhandlung relativ am Ende des LEP-Entwurfs unter Kapitel 9 „Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung“.

An verbindlichen Vorgaben enthält dieses Kapitel lediglich solche, die sich ohnehin aus gesetzlichen Verpflichtungen ergeben.

Immerhin hat der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Verfassungsrang (Art. 7 der Landesverfassung), ist Staatszielbestimmung (Art. 20a GG), ist nach der Diktion des ROG als eine zentrale Aufgabe der Raumordnung aufzufassen und es wird auf ihn in den dortigen Grundsätzen mehrfach abgestellt (s. dort). Im LEGG wird der „dauerhafte Schutz der natürlichen Grundlagen des Lebens“ an 1. Stelle unter den Leitvorstellungen zur Landesentwicklung angeführt (§ 2). Nach § 7 Abs. 3 ROG schließlich sollen in einem Raumordnungsplan insbesondere auch Festlegungen (!) zu den „Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege“ getroffen werden. – Die lapidare Abhandlung im LEP-Entwurf wird diesen Ansprüchen keineswegs gerecht. (Details s. unter den nachfolgende Ausführungen.)

Forderung:

- Sachgerechte und problemorientierte Aufbereitung des Themas an zentraler Stelle.

Nachfolgend Anregungen / Bedenken zu Details der einzelnen Kapitel:

Zu 3. Entwicklung Schleswig-Holsteins und seiner Regionen in Deutschland und Europa

Dieses Kapitel konzentriert sich auf die Bereiche "Wirtschaft", "Arbeitsmarkt" und "Infrastruktur". Naturschutzaspekte bleiben ausgeblendet, obgleich Schleswig-Holstein z. B. für eine Reihe von Vogelarten internationale Verantwortung hat und Drehscheibe des internationalen Vogelzugs ist.

Forderung:

Einbeziehung von deutschland- und europaweit relevanten Naturschutzaspekten in Schleswig-Holstein.

Zu 4. „Demographische Entwicklung“ + Kapitel 6.5. „Wohnungsversorgung“

Die Darstellung der demographischen Entwicklung wird zur Kenntnis genommen. Vor diesem Hintergrund ist die **Deckelung der Wohnbauentwicklung** (Ziff. 6.5.2) nur folgerichtig, aus Sicht des BUND S-H aber nicht hinreichend.

Laut LEP-Entwurf wird die Bevölkerungszahl Schleswig-Holstein bis 2025 um ca. 80.000 Menschen zurückgehen. Entsprechend wird auch der Wohnungsbedarf – bereits ab 2020 – massiv abnehmen. Angesichts dessen ist die im LEP-Entwurf avisierte Zunahme der Wohnbauentwicklung um bis zu 8 Prozent im ländlichen Raum, 13 Prozent in den Ordnungsräumen und unbegrenzt in den Zentralorten nicht vertretbar. Es könnten vor dem drastischen Sinken des Bedarfs bis zum Jahre 2025 mehr als das Dreifache des berechneten Bedarfs gebaut werden. Zu den unausweichlichen Wohnungsleerständen in dramatisch großer Zahl äußert der LEP-Entwurf sich nicht. Es wäre seine originäre Aufgabe, hier vorausschauend lenkend einzugreifen, um Fehlentwicklungen wie z. B. eine weitere Zersiedlung des Landes zu vermeiden.

Die **höchsten Zuwachsraten** betreffen die Kreise Pinneberg, Segeberg und Storman – also die Kreise, die ohnehin schon stark zersiedelt sind.

Die **verkehrlichen Folgen** der demografischen Entwicklung sind in dem vorliegenden Entwurf ungenügend dargestellt.

Forderung:

- Deckelung der Wohnbebauungsvorgaben nach dem tatsächlich langfristig - regional spezifiziert - zu erwartenden Bedarf.
- Erörterung aller mit der demografischen Entwicklung zusammenhängender Fragen.

Zu 5. Entwicklung der übergeordneten Raumstruktur des Landes

Zu 5.3 Ordnungsräume

Positiv zu bewerten ist, dass die Siedlungsentwicklungen und der ÖPNV miteinander verknüpft werden sollen, dass durch Umlenkung der Verkehre die Stärkung des ÖPNV erreicht werden soll und dass der Erhalt des ÖPNV im ländlichen Raum ein zu erreichendes Ziel sein soll.

Der **Ordnungsraum um den Verdichtungsraum Hamburg im Kreis Stormarn** ist überdimensioniert. Einbezogen ist ein Bereich, der zu recht als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft im Plan dargestellt ist. Die Charakterisierung unter Kap.5.3.G (2) und B (2) lässt sich auf diesen großen, weitgehend natürlichen Raum nicht anwenden: Ein dynamisches Wirtschaftswachstum, dynamische Arbeitsplatzentwicklung, Anbindung an nationale und internationale Verkehrsströme sind hier fehl am Platze. Die Grundsätze G 5.3. (2) können hier nicht durchgreifen. Korrekt wäre hier die Angabe eines Gebietes mit Eignung für Tourismus und Erholung (Gebiet mit besonderer Erholungseignung im Landschaftsrahmenplan).

Forderung:

- Deutliche Rücknahme des Ordnungsraumes ab dem westlichen Rand des Sachsenwaldes, nördlich davon für die Stormarner Schweiz, für das gesamte Gebiet östlich der B404.

Zu 5.6 Landesentwicklungsachsen

Die Landesentwicklungsachsen orientieren sich hauptsächlich an Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die hier an erster Stelle namentlich genannt werden; erst an hinterer Stelle werden in einem Satz auch bedeutsame Schienenwege erwähnt, ohne zu benennen, welche dies konkret sind. Dies bedeutet eine **Schwerpunktverschiebung** zugunsten des Straßenverkehrs. Belegt wird diese Entwicklung unter anderem damit, dass Wirtschaftsförderungsverbände vorzugsweise Gewerbeflächen anbieten, die an überregionalen Straßenverkehrsachsen gelegen sind. Eine Verlagerung des Straßen-, besonders des Straßengüterverkehrs auf die emissionsärmere Schiene - wie in 7.4 (4) angestrebt - kann so nicht erreicht werden.

Bisher verliefen die Entwicklungsachsen von der Metropole Hamburg aus sternförmig ins Umland hinaus. Die **Achsenzwischenräume** boten bei einer maßvollen Siedlungs- und Gewerbeentwicklung noch die Möglichkeit, Natur und Landschaft vor weiteren Zerschneidungen zu bewahren. Jetzt sollen die Entwicklungsachsen durch eine Vielzahl zusätzlicher Verkehrswege in Ost-West-Richtung ergänzt werden und mit diesen zusammen eine dichte Netzstruktur bilden, die bedarfsgerecht weiterentwickelt werden soll (5.6).

Damit sind weitere **Zerschneidungen** von Landschaftsteilen zu Lasten des Biotopverbundes und der Bemühungen um den Artenschutz sowie Verlärmungen und Schadstoffbelastungen vorprogrammiert. Die Straßenplanungen vermeiden in den meisten Fällen nicht die Beeinträchtigung von Natura-2000- und anderen Schutzgebieten sowie Biotopverbundflächen. Aber auch die Zerschneidung von nicht geschützten Flächen führt

insgesamt zu einer Entwertung der Landschaft. Dss bedingt ebenso eine Minderung der Erholungsqualität.

Die im Bau befindliche, aber schon in Teilen fertiggestellte Autobahn **A 20** ist in der Karte nicht als Landesentwicklungsachse dargestellt. Sie durchschneidet bisher schon die Landesentwicklungsachse Bundesautobahn A 1 und künftig die Achsen Bundesautobahnen A 7 und A 23. Bei der hier erläuterten Philosophie ist davon auszugehen, dass auch die A 20 eine Landesentwicklungsachse werden wird. Gleiches gilt für die weiter entwickelte A 21, die künftig die Entwicklungsachse A 24 durchschneiden wird. Beide Straßenbaumaßnahmen führen dazu, dass die oben erwähnte Netzstruktur erheblich verdichtet wird.

Forderung:

- Keine weiteren Zerschneidungen zusammenhängender Landschaftsteile.
- Um weiteren Zerschneidungen und Verinselungen entgegen zu wirken, ist eine Bestandsaufnahme unzerschnittener Räume vorzunehmen. Diese sind im LEP darzustellen. Gleichzeitig ist eine Zielvorgabe, weitere Zerschneidungen zu vermeiden sowie bestehende Zerschneidungen zurückzunehmen, aufzunehmen.
- Vorrangig: Gewerbeentwicklung mit Möglichkeit der Bahnanbindung.
- Die bestehenden Bahnlinien sind als Hauptentwicklungsachsen zu berücksichtigen.
- Herausnahme der Achse Hamburg – Berlin entlang der BAB 24, die durch überwiegend ländlich geprägtes Gebiet führt, das keine zusätzlichen Verkehre oder Gewerbeansiedlungen verträgt.

Zu 6. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung:

Das Kapitel enthält einige **begrüßenswerte Ansätze**:

- Verwendung der zentralörtlichen Mittel für umweltschonende Verkehrserschließung, auch durch Sicherung und Stärkung (Ausbau) des Personennahverkehrs (6.2).
- Für eine gewerbliche Entwicklung eignen sich Gemeinden mit einer guten ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplätze (6.6).
- Siedlungsentwicklung nur mit ÖPNV. Wo Bahnhöfe vorhanden sind, soll verstärkt gebaut werden (6.7).
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen in ÖPNV-Netze eingebunden werden (6.8).

Diese positiven Ansätze werden konterkariert durch die Option, an den Landesentwicklungsachsen, die entlang der BABs verlaufen, **Gewerbegebiete** - auch von internationaler Bedeutung - auszuweisen, was eine weitere Benachteiligung des eigentlich anzustrebenden Bahngüterverkehrs bedeuten würde.

Forderung:

Priorität für die Schiene.

Zu. 7 Wirtschaftliche Entwicklung und wirtschaftsnahe Infrastruktur

Zu 7.4 Verkehr

Im **Umweltbericht** wird das Thema Verkehr verhältnismäßig knapp und unverbindlich abgehandelt. Das ist wegen der damit einhergehenden gravierenden Probleme für die Bevölkerung, Tier- und Pflanzenarten nicht sachgerecht.

Nahezu alle Maßnahmen, vor allem den Straßenbau betreffend, werden als unverzichtbar erklärt und nicht zur Disposition gestellt. Umweltauswirkungen werden außer beim Luftverkehr nicht erwartet, Alternativen in der Regel als nicht erkennbar ausgeklammert.

Grundsätzlich hält es der BUND S-H für geboten, im Rahmen der Raumordnungsplanung Verkehre in bestimmte „Bahnen“ zu lenken. Voraussetzung ist aber, dass neben wirtschaftlichen Aspekten auch die Erfordernisse des Natur- und Umweltschutzes und - ganz aktuell die des **Klimaschutzes** - im Verkehrsbereich berücksichtigt werden.

Die Bundesregierung hat sich dazu verpflichtet, die Kohlendioxid-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40% gegenüber 1990 zu reduzieren. Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt: Reduktion um 15% zwischen 1990 und 2010.

Etwa ein Fünftel der CO₂-Emissionen in Deutschland entfällt derzeit auf den Verkehr. Auch dieser wird einen angemessenen Beitrag zu den angestrebten CO₂-Minderungen leisten müssen. Um einen nachhaltigen Klimaschutz im Verkehrsbereich zu erreichen, ist es erforderlich, Verkehre zu reduzieren und den Verkehr so umweltschonend wie möglich zu gestalten. Die Politik muss dabei auf folgende **Handlungsschwerpunkte** gerichtet sein: nachhaltige Verkehrsvermeidung, beispielsweise durch Schaffung verkehrsreduzierender Raum- und Siedlungsstrukturen, Verlagerung von Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsmittel (siehe auch Verkehrsbericht 2000 des Bundesministeriums für Verkehr).

Das Thema „**Kohlendioxideinsparung im Verkehrsbereich**“ wird im LEP-Entwurf nicht problematisiert, lediglich in einem Nebensatz angesprochen. Demgegenüber gehen Prognosen der Bundesregierung von einem Anwachsen der Verkehrsleistung im LKW-Verkehr bis zum Jahr 2025 um 84% und einer Zunahme der damit verbundenen CO₂-Emissionen um 19% aus. Nach Auffassung des BUND S-H ist daher der überwiegende Teil der geplanten Straßenbauvorhaben nicht zielführend.

Dies bedeutet, dass im Vergleich zur bisherigen Raumordnungsplanung **andere Weichenstellungen** getroffen werden müssen. Notwendig sind unter anderem konkrete Maßnahmen, um CO₂-Emissionen durch Beschränkungen des motorisierten Straßenverkehrs zu vermeiden. Auch dem Aspekt Verkehrsvermeidung ist im LEP-Entwurf so gut wie keine Beachtung geschenkt worden.

Unter dem Punkt 9. „Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung“ ist ein Leitbild formuliert worden (9.1), das einen Beitrag zur Begrenzung des weltweiten Klimawandels in Aussicht stellt (1). Bei konsequenter Anwendung dieser Prämissen wäre eine Förderung des Straßenbaus in vorgesehenem Ausmaß ebenfalls nicht zielführend. Offensichtlich wird leider immer noch nicht erkannt, dass Straßenbau eine Zunahme von Straßenverkehr fördert. So kann das Ziel, diesen zu begrenzen oder zu verlagern, nicht erreicht werden.

In 7.4 (3) wird die Möglichkeit erwähnt, **Verkehre zu vermeiden** und auf öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsträger **zu verlagern**.

Unklar ist, wie der **Schienengüterverkehr** gestärkt werden soll. - Die Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene ist ein im politischen Feld schon häufig genanntes Ziel. Da die Zuständigkeit hierfür beim Bund liegt, sollten Initiativen von der Landesregierung ausgehen, um mehr Einfluss auf eine erfolgreichere Verlagerung in Schleswig-Holstein zu erreichen.

Forderung:

- Benennung konkreter Maßnahmen zu Verkehrsverlagerung und -vermeidung.
- Vorrang des ÖPNV vor dem Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur formulieren.

Die Bedeutung einer festen **Fehmarnbeltquerung** als TEN-Projekt wird vom BUND S-H anders beurteilt; der Bau wird abgelehnt: Zum einen können die zu erwartenden Verkehrszahlen nicht dazu dienen, den Bau des Projektes zu rechtfertigen. Zum anderen sind die vorhandenen Fährlinien schon heute in der Lage, die Verkehre schnell und sicher abzuwickeln. Sie arbeiten wirtschaftlich und effektiv. Sie zu gefährden, wäre ein schwerwiegender Fehler, auch hinsichtlich der Arbeitsplätze. - Der Bau einer festen Querung hätte zudem erhebliche Kosten für die Hinterlandanbindung zur Folge und wäre mit schweren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Alternativen sind mit den bestehenden und weiter zu entwickelnden attraktiven Fährverbindungen gegeben.

Einen Weiterbau der **BAB 20** lehnt der BUND S-H ab: Zumindest eine Fortführung über die Bundesautobahn A 7 hinaus ist von den Verkehrszahlen her nicht zu rechtfertigen. Eine beabsichtigte private Finanzierung der Elbquerung dürfte nach den bisherigen Erfahrungen mit Privatfinanzierungen nicht erfolgreich sein. Im Umweltbericht wird eingeräumt, dass die Weiterführung der Trasse ein sehr hohes Umweltrisiko bedeutet, jedoch davon ausgegangen, dass in der Detailplanung durch verschiedene Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr entstehen. Das ist nicht nachvollziehbar und widerspricht den bisherigen Erfahrungen (siehe z.B. Durchschneidung des Travetals im Raum Bad Segeberg).

Beide Verkehrsadern sind nur mit erheblichen Zerschneidungseffekten mit verheerenden Folgen für Arten und Lebensräume realisierbar.

Forderung:

- Verzicht auf die genannten Projekte.
- Der Grundsatz Ausbau statt Neubau sollte öfter umgesetzt werden.
- Bei Ortsumgehungen sind die neuesten Verkehrszahlen heranzuziehen und es ist zu prüfen, ob die Entlastungswirkung auf den Innenstadtbereich dauerhaft mindestens 50% beträgt. Bei hohem Umweltrisiko (siehe Ortsumgehung Ratzeburg) ist auf den Bau zu verzichten. Innerstädtische Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung und -beruhigung müssen verstärkt genutzt werden.

Zu 7.4.1 Straßenverkehr

Dieser Abschnitt belegt, dass dem Straßenbau nach wie vor eine **zu große Bedeutung** beigemessen wird.

Schon seit Jahren gilt das bundesdeutsche Straßennetz als eines der dichtesten und bedarf nicht einer Erweiterung in dem im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen Ausmaß. Außerdem müssen die Straßen auch unterhalten werden und es gibt einen großen Sanierungsbedarf, der die Haushalte immer stärker belastet.

Der BUND S-H lehnt das skizzierte Ausmaß des geplanten Straßenneubaus aus folgenden Gründen ab:

Ressourcenschutz, Knappheit fossiler Treibstoffe, Klimaschutz, Landschaftsverbrauch und -zerschneidung. Die erforderlichen Finanzmittel für den Straßenneubau werden für alternative Verkehrsmittel und -konzepte benötigt.

Die im LEP-Entwurf vertretene Ansicht, dass als **Klimaschutzmaßnahme** eine Verflüssigung des Autoverkehrs ausreichend sei, wird vom BUND S-H als erwiesenermaßen falsch zurückgewiesen. Entsprechendes gilt für die Aussage, dass „zielgerichtete Neu- und Ausbaumaßnahmen“ einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen leisten würden. Bisher ist eher das Gegenteil festzustellen gewesen.

Ohne stichhaltigen Beleg kann auch nicht von den behaupteten „**erheblichen Verkehrszuwächsen**“ ausgegangen werden. Zählungen der letzten Jahre sowie die steigenden Benzin- und Dieselpreise lassen eher das Gegenteil - zumindest im motorisierten Individualverkehr - erwarten.

Forderung:

- Eine Zunahme des Straßenverkehrs ist abzuwenden, indem überflüssige Fahrten vermieden und keine weiteren Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Straßeninfrastruktur ergriffen werden.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Sicherheit und bewirken eine CO₂-Reduzierung. Dieses Mittel ist in Schleswig-Holstein noch nicht ausgeschöpft.
- Angesichts der Notwendigkeit, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu begrenzen, ist der Schwerpunkt des Verkehrswegebbaus auf den Schienenverkehr zu konzentrieren.
- Die Verdrängung der langsameren Verkehre beim Ausbau von Fernstraßen sollte unterbleiben.
- Das Straßenverkehrsnetz ist nur noch im Einzelfall auszubauen.

Zu 7.4.2 Schienenverkehr

In der beiliegenden Karte befindet sich ein **Fehler**: Die Bahnstrecke Barmstedt-Ulzburg ist nicht außer Betrieb.

Trassensicherung: Es ist zu erwarten, dass das System „Eisenbahn“ aus folgenden Gründen wieder mehr Bedeutung auch in der Fläche erfahren wird: Klimaschutz, steigende Kosten für fossile Energien und damit höhere Wirtschaftlichkeit für Verkehrssysteme mit geringerem Energieverbrauch, kaum Verbrauch von fossilen Energien, weniger Energieverbrauch durch geringere Reibung, weniger CO₂-Ausstoß, schnelle Überwindung von Entfernungen, Beförderung großer Mengen an Personen und Gütern.

Forderung:

- Von besonderer Wichtigkeit ist der Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck, um eine Fahrzeit von 55 Minuten zu erreichen. Dies ist eine Voraussetzung dafür, das Taktsystem im schleswig-holsteinischen Bahnnetz zu gewährleisten.
- Die Vertaktung von Regional- und Fernverkehr ist zu verbessern. (Der Zeitgewinn durch guten Regionalverkehr wird häufig durch lange Wartezeiten in Hamburg beim Anschluss an den Fernverkehr wieder verschenkt.)
- Der Engpass im Personenverkehr auf der Strecke Hamburg-Elmshorn ist vorrangig zu beseitigen.
- Schwachpunkte im Bahnsystem wie der zum großen Teil schon erfolgte Rückbau der Streckenkapazitäten, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten u.a. müssen beseitigt werden.
- Bau von elektrifizierten Strecken.

- Der Einsatz von mit Akkus betriebenen Triebwagen, wie in Schleswig-Holstein schon vor längerer Zeit erprobt, sollte weiter entwickelt werden.
- Alle Stadteinfahrtstrassen stillgelegter Bahnlinien sollten gesichert werden. Sie dürfen nicht überbaut werden und müssen im Zugriff der öffentlichen Hand bleiben.
- Der Trassensicherung sollte noch mehr Bedeutung zukommen. Ehemalige Bahntrassen dürfen nicht nur außerhalb von Dörfern und Städten als Radwege umgewidmet werden.
Beispiele: Husum-Mildstedt, Rendsburg-Fischbek, Itzehoe-Edendorf, Wrist-Rellinghusen, Neustadt Kurve Richtung Oldenburg.
Zu den gesicherten Strecken sind weiterhin zu erhalten: Neumünster-Ascheberg, Malente-Lütjenburg, MarneSt.-Michaelisdonn, Eutin-Neustadt (Kopenhagen), Ratzeburg-Zarrentin (Grenze, ganze Strecke langfristig sichern), Süderbrarup-Kappeln, überlegenswert: Bad Oldesloe-Ratzeburg.
Weitere Güterstrecken im Hamburger Umland: Tornesch-Ütersen, Tiefstack-Glinde, Bergedorf-Geesthacht.
In Schleswig-Holstein gab es viele Hafenbahngleise. Diese Trassen wären auch daraufhin zu prüfen, ob sie gesichert werden können. Bahn und Schifffahrt brauchen gemeinsame Umschlagplätze.

Im **Umweltbericht** wird der Schienenverkehr dürftig (1/2 Seite) abgehandelt. Obwohl die Stärkung der Schiene als positiv für die Umwelt gewertet wird, reicht es nur für ein paar unverbindliche Aussagen.

Forderung:

- Darstellung der ökologischen Vorteile des Bahnverkehrs und konkrete Nennung von Möglichkeiten der Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Zu 7.4.3 Häfen, Wasserstraßen, Schifffahrt

Nach neueren Erkenntnissen kann nicht vorausgesetzt werden, dass das Schiff ein **umweltverträglicher Verkehrsträger** ist. Das Maß der von ihm verursachten schädlichen Emissionen hängt davon ab, nach welchem technischen Standard es gebaut ist und mit welchen Treibstoffen (Schweröl, schwefelhaltige Antriebsstoffe) es angetrieben wird. In den Hafenstädten stammt bereits ein erheblicher Teil der Luftbelastung von den Schiffen. Die **Vertiefung der Unterelbe** ist ökologisch schädlich und nicht notwendig. Fast alle Schiffe erreichen problemlos den Hamburger Hafen. Dies gilt auch für große Containerschiffe, da sie zumeist nicht voll beladen sind. Zudem wird mit dem Jadeport in unmittelbarer Nachbarschaft ein Seehafen gerade für die Riesen-Containerschiffe neu gebaut.

Im Ufer- und Nebenbereich des **Elbe-Lübeck-Kanals** hat sich ein nicht unerhebliches Naturpotential entwickelt, so dass ein für den Containertransport gerechter Ausbau negative ökologische Folgen hätte. Weiterhin wäre ein Neubau von etwa 5 Schleusen erforderlich, um den Kanal durchgängig mit dem Standardschiff befahrbar zu machen. Gütertransport wäre in der Regel zuverlässiger und schneller mit der Bahn durchzuführen.

Forderung:

- Absage an die geplante neuerliche Elbvertiefung. Für Containerschiffe der künftigen Generation (avisierte Größe und entsprechender Tiefgang) bietet sich Cuxhaven als Leichterungshafen an.
- An Stelle der Förderung von Konkurrenz zwischen den Hafenstandorten sollte eine länderübergreifende Kooperation und Arbeitsteilung (etwa zwischen dem Hamburger Hafen und dem Tiefwasserhafen Wilhelmshaven) organisiert und praktiziert werden.
- Eine Optimierung des Transportes geeigneter Güter mit dem Binnenschiff sollte in Anpassung der Schiffsgrößen an die weitgehend gegebenen Verhältnisse vorgenommen werden.
- Da die verursachten Emissionen in den Häfen am größten sind, sollten landseitige Stromanschlüsse in allen Häfen zur Anwendung kommen.
- Verwendung schwefelfreier Treibstoffe.
- Der zunehmenden Bedeutung der Hinterlandanbindungen entsprechend sollte u.a. auch und besonders aus Gründen des Klimaschutzes ausdrücklich in erster Linie auf den Aus- und Neubau von Güterverkehrs-Bahnstrecken gesetzt werden, um einer Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der Straße entgegen zu wirken. Hier sollte das Land versuchen, mehr Einfluss auf den Güterverkehr auf der Schiene zu erlangen.
- Bei Hafenausbauten muss und kann die Flächenproduktivität erheblich gesteigert werden, um den Flächenverbrauch in Grenzen zu halten. Der kombinierte Verkehr muss gefördert werden.
- Die Rolle der Binnenschifffahrt ist neu zu überdenken. Aus naturgegebenen Gründen sind die Binnengewässer nicht jederzeit befahrbar. Entsprechende Vertiefungen der Gewässer wären wegen ihrer Denaturierung nicht vertretbar und darüber hinaus zu teuer. Die Binnenschifffahrt sollte demnach nach ihren speziellen Möglichkeiten eingesetzt werden.
- Investitionen sollten vorrangig in den Verkehrsträger Bahn vorgenommen werden.

Zu 7.4.4 Luftverkehr

Regionalflyghäfen sind überflüssig, da durch die Bahn umweltfreundlich leicht ersetzbar. Ihr Ausbau sollte unter anderem besonders wegen der extremen Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs und der Lärmbelastung von Anwohnern nicht weiter verfolgt werden.

Der Flughafen **Hamburg-Fuhlsbüttel** kann mit guten Bahnanschlüssen als Zubringer den Verkehrsbedarf in Schleswig-Holstein abdecken.

Dem Verkehrslandeplatz **Kiel** kommt nicht die behauptete hohe Bedeutung zu. Aufgrund nicht vorhandener oder zu geringer Nachfrage mussten Strecken trotz hoher Subventionierung durch das Land immer wieder eingestellt werden. Einem Ausbau wurde bereits eine Absage erteilt.

Der für den Flughafen **Lübeck-Blankensee** angestrebte Low-Cost-Betrieb kann problemlos vom Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel abgewickelt werden. Blankensee weist im Übrigen keine ansteigende Entwicklung auf. Die Fluggastzahlen sind rückläufig. Diese Tendenz wird sich bei steigenden Energiepreisen noch verstärken.

Die **Kerosinsteuerbefreiung** führt zu einer grotesken Wettbewerbsverzerrung und kostet dem Staat Mindereinnahmen von rund 8 Mrd. Euro jährlich.

Forderung:

- Da das Flugzeug zu den umweltschädlichsten Verkehrsträgern gehört, darf der Luftverkehr nicht länger gefördert werden. Innerdeutsche Flüge sind durch die Bahn zu ersetzen.
- Statt kleinere, subventionierte Regionalflughäfen um den schädlichen Billigflugverkehr konkurrieren zu lassen, sollte die Bahn entsprechend attraktiv ausgebaut werden. (Anbindung an den Flughafen Hamburg)
- Durchführung des für den Flughafen Lübeck-Blankensee angestrebten Low-Cost-Betriebs durch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

Zu 7.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr

Für die Verbesserung und Förderung des **ÖPNV** fehlt die Benennung konkreter Maßnahmen.

Die zum **Fahrradverkehr** gemachten Aussagen (ganze 5 Zeilen) entsprechen nicht dessen Bedeutung. Die Möglichkeiten des Fahrradverkehrs zur Entlastung der städtischen Verkehrssituation werden deutlich unterschätzt. Wie man in Städten wie Freiburg, Münster und Göttingen sehen kann, ist es möglich, in erheblichem Maße Autofahrten durch Fahrten mit dem Fahrrad zu ersetzen.

Forderung:

- Nennung von Vorschlägen / Zielen zur Förderung des ÖPNV, z.B. 3-Achsen-Modell S-Bahn Hamburg.
- Vervollständigung der Fuß- und Radwegeverbindungen vor allem zu und zwischen den Stadtteilversorgungszentren sowie zwischen Wohngebieten und Arbeitsstätten, aber auch auf überörtlichen Verbindungen und zu Freizeitzielen.
- Qualitative Verbesserungen der Radwege hinsichtlich Breite, Fahrbahnbelag und Verkehrssicherheit.
- Sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen an zentralen Punkten der Städte.
- Verbesserte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in der Bahn als Auflage für die Förderung und bei der Vergabe neuer Strecken.
- Der Anteil des Fahrradverkehrs besonders in den Ballungsräumen muss gezielt gesteigert und zur Verpflichtung werden.
- Auseinandersetzung mit der Frage, wie die Bedürfnisse der zunehmenden Anzahl von alten Menschen an Mobilität im Sinne einer Daseinsvorsorge befriedigt werden sollen / können.

Zu 7.5 Energieversorgung

Vermisst wird eine kritische Auseinandersetzung mit dem Thema „**Biomasse**“. Der Biomasseboom hat in den letzten Jahren fast nichts zu einer positiven Klimabilanz beigetragen, aber zu massivem Grünlandumbruch und verstärktem Maisanbau mit entsprechenden negativen Folgen für Natur, Landschaft und Tourismus geführt.

In 7.5.2 (9) werden die Ausschlussgebiete/-kriterien für **Windenergieanlagen** gravieren „aufgeweicht“. Das betrifft insbesondere Gewässerränder, Vogelzugrouten und das Landschaftsbild. Der BUND S-H lehnt dieses Vorgehen ab.

Die Zielvorgabe „Bündelung der Netzanbindung von **Offshore-Windparks**“ wird begrüßt, darf aber nicht von der Situation der Antragsteller abhängig gemacht werden.

Forderung:

- Landesförderung von neuen Biogasanlagen ausschließlich unter der Bedingung der Beschickung mit Reststoffen (keine Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion) und Wärmenutzung.
- Der Vorrang der Erdverkabelung von Hochspannungsleitungen im Einzelfall ist auch an dem Kriterium „Beeinträchtigungsintensität“ zu messen (nicht nur „Wirtschaftlichkeit“ und „technische Machbarkeit“).
- Keine Aufweichung der Ausschlusskriterien für Windenergieeignungsgebiete.
- Steuerung des Repowerings, indem alte Anlagen an aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege ungeeigneten Standorten rückgebaut werden.
- Darstellung von nur einer Kabeltrasse durch den Nationalpark zur Netzanbindung von Offshore-Windparks; Streichung der Sylttrasse.

Zu 7.7 Tourismus und Erholung

Im LEP-Entwurf ist quasi eine **Neuausrichtung des Tourismus** vorgesehen:

Beabsichtigt ist, den Tourismus quantitativ auszudehnen. Die Schwerpunkträume sind gegenüber den Ordnungsräumen erweitert worden. Sie beziehen darüber hinaus einen 1 Kilometer breiten Küstenstreifen ein. Es erfolgt eine starke Betonung des Entwicklungsaspektes. 9000 Hektar mehr Ordnungsräume / Schwerpunkträume sollen festgelegt werden. Wassersportmöglichkeiten sollen verbessert werden. Küsten-, Ufer- und Strandabschnitte sollen intensiv genutzt werden. Das Verbot neuer Campingplätze in Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft wird aufgegeben; es soll nur noch eine raumordnerische Abstimmung erfolgen. Für Ferienhausgebiete sind keine Restriktionen mehr vorgesehen. Das Ziel „Verbot“ von Wochenend- und Ferienhausgebieten in besonders markanten Landschaftsteilen sowie in den Kernzonen der Naturparke wird aufgegeben.

Dieser avisierte massive Ausbau des Tourismus wird zu erheblichen Konflikten mit den Belangen „Naturschutz“ und „Landschaftsbild“ führen. Darunter wird auch der Erholungswert der Landschaft leiden und letztlich der Tourismus selbst. Im Gegensatz zum LEP-Entwurf wird das im Umweltbericht durchaus deutlich.

Aus Sicht des BUND S-H kann nur eine behutsame Erschließung von Schutzgebieten für schutzzielkonforme Naturerlebensformen im Interesse der Naturbildung der Bevölkerung und des Naturschutzes liegen.

Forderung:

- Keine Ausweisung von Schwerpunkträumen in / am Rande von Naturschutz- oder Natura 2000 Gebieten.
- Steuernde Vorgaben für einen sanften, natur- und umweltverträglichen Tourismus. Dazu gehört die Beibehaltung der Verbote, Restriktionen usw. aus dem LROPI 98 (z. B. bzgl. Golfplätzen, Ferien- / Wochenendhausgebieten, Campingplätzen ... s. Umweltbericht S. 104), Verzicht auf Großanlagen auf der „grünen Wiese“, gute ÖPNV-

Anbindung, Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr, massiver Ausbau des Fahrradtourismus usw..

- Ideelle und finanzielle Förderung von schutzzielverträglichen Naturbildungs- und Naturerlebenseinrichtungen in dafür geeigneten Schutzgebieten als naturverträgliche Formen von Tourismus und Erholung.

Zu Kapitel 7.8 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Forderung:

- Punkt G (5) ist zu ergänzen durch „Der Anbau von Biomasse zur energetischen Verwertung darf nicht durch Grünlandumbruch erfolgen oder durch Umfang und Art des Anbaus zu einer Beeinträchtigung der ökologischen Landschaftsfunktionen oder des Landschaftsbildes führen.“
- Aussagen zur Förderung des ökologischen Landbaus entsprechend dem LROPI 98.

Die Begründung zu G (5) - Thema „**Biomasse**“ - ist inhaltlich nicht zutreffend (...“setzen nach Gebrauch bei ihrer Entsorgung nur die Menge an Kohlendioxid frei, die sie während des Wachstums aus der Atmosphäre entnommen haben“). Die Annahme von Energieneutralität und Klimafreundlichkeit trifft annähernd für streng ökologische Anbauverfahren (weitgehende Kreislaufwirtschaft) zu, keinesfalls jedoch für den herkömmlichen Anbau. Bei konventionellen Erzeugungsweisen wird Biomasse unter hohem Energieaufwand produziert (Erzeugung, Transport und Ausbringung von Agrarchemikalien wie Düngemittel und Pflanzenschutzmittel, zusätzlich Energieaufwand für Bodenbearbeitung, Aussaat, Ernte, Abtransport etc.). Dies wird u. a. durch ein Gutachten des Deutschen Sachverständigenrates für Umweltfragen, Berlin, bestätigt. Die Klimabilanz ist in vielen Fällen deutlich negativ.

Zu Kapitel 9. Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

Zu 9.1 (1) Was wollen wir? und (2) Wie kommen wir dahin?

Die eingegangene Verpflichtung Deutschlands zum **Erhalt der Biodiversität** wird über die formulierten Ziele nicht abgedeckt. „Artenvielfalt an Tieren, Pflanzen und Lebensgemeinschaften“ erfasst z.B. nicht deren genetische Vielfalt. Zudem sollte sich das Land SH ausdrücklich zu den internationalen Verpflichtungen im Naturschutz bekennen und in die eigenen Zielsetzungen aufnehmen.

Forderung:

- Den Begriff „Artenvielfalt“ durch „biologische Vielfalt“ oder „biologische Diversität“ ersetzen.

Zu bewahren gilt es nicht nur die „herausragende“ Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Natur- und Kulturlandschaft, sondern jegliche.

Forderung:

- Das Attribut „herausragend“ ist wegen der einschränkenden Bedeutung zu streichen.

Der ungebremste **Flächenverbrauch** durch Überbauung und Versiegelung ist eines der gravierenden Umweltprobleme.

Forderung:

- Die Minimierung des Flächenverbrauchs ist als gesonderter Punkt aufzunehmen und mit der Zielangabe zu versehen, dass der jährliche Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 gegenüber 2008 auf maximal 1/3 reduziert wird.

Für die Mitverantwortung und den entsprechenden Beitrag Schleswig-Holsteins zur Begrenzung des weltweiten **Klimawandels** ist die Formulierung „einen Beitrag... leisten“ zu vage und zu unverbindlich.

Forderung:

- Entsprechend den nationalen Klimaschutzzielen sollte ein präzises Reduktionsziel für den Treibhausgas-Ausstoß für das Land formuliert werden, das mindestens in Höhe der nationalen deutschen Werte liegt.

Das bereits feststellbare und das zukünftig nicht mehr vermeidbare Maß des Klimawandels erfordert es, auch im Bereich des Natur- und Umweltschutzes Maßnahmen zu treffen, die eine natürliche Anpassung der Tier- und Pflanzenwelt an die sich ändernden Bedingungen erlauben.

Eine zentrale Rolle spielt die Herstellung eines funktionsfähigen, umfassenden **Biotopverbundsystems**, das es Tieren und Pflanzen ermöglicht, den klimabedingten Biotop- und Habitatveränderungen mit der Verschiebung ihrer Verbreitungsareale und entsprechenden Wanderbewegungen zu folgen. Schleswig-Holstein ist trotz der Ausweisung der NATURA 2000-Gebiete weit von einem System entsprechend vernetzter und qualitativ entwickelter Naturlebensräume entfernt. Andererseits wird es aufgrund der wachsenden Flächenansprüche und Nutzungskonkurrenz immer schwieriger, die benötigten Flächen bereit zu stellen. Es müssen daher alle geeigneten Instrumente für die Flächenbeschaffung genutzt werden. Insbesondere die flächenhafte Eingriffskompensation ist in den Dienst der Lebensraumvernetzung zu stellen.

Forderung:

- Der gewachsenen Bedeutung der Schaffung eines landesweiten Biotopverbundsystems zur Erhaltung der biologischen Vielfalt ist Rechnung zu tragen durch dessen ausdrückliche Heraushebung als unverzichtbare und vordringliche Anpassungsstrategie gegenüber den Folgen des Klimawandels.
- Das LEP-Leitbild sollte unter 9.1 (2) aufführen, dass die gesetzliche Eingriffskompensation - einschließlich der Instrumente Öko-Konto und Flächenpool - vorrangig für Schaffung des landesweiten Biotopverbundsystems zu nutzen ist.
- Es ist ausdrücklich auszuführen, dass die Entwicklung des Biotopverbundsystems im Konfliktfall durch konkurrierende Planungsvorhaben, z.B. Siedlungsentwicklung und Verkehrswegeplanung nicht erheblich beeinträchtigt oder verhindert werden darf. Diese sind an die biologisch-ökologischen Anforderungen anzupassen. Dagegen ist eine Anpassung der Biotopverbundplanung aufgrund der natürlichen Gegebenheiten in der Regel nicht möglich.
- Weiterhin sollte unter 9.1 (2) ausgeführt werden, dass erhebliche Störungen (Barrieren, Wanderhindernisse) in Folge bestehender Verkehrswege innerhalb notwendiger Biotopverbundachsen durch geeignete Querungshilfen zu beseitigen bzw. zu entschärfen sind. Dazu zählen z. B. die nachträgliche Schaffung von multifunktionalen Wildbrücken, der Umbau von Talbrücken und die Einrichtung von Tunneln.

- Es ist ein Landesaktionsplan für die Wiedervernetzung aufzustellen.

Zu 9.2.1 Vorranggebiete für den Naturschutz

Laut **Umweltbericht** steht der „Mehrzahl der in Schleswig-Holstein gefährdeten heimischen Tier- und Pflanzenarten nur noch ein Restbestand an natürlichen, naturnahen und halbnatürlichen Lebensräumen von 6,5 % der Landesfläche“ zur Verfügung. Und nur „ein geringer Teil davon befindet sich in einem guten ökologischen Zustand“ (S. 20). Vor diesem Hintergrund sind die Zielvorgaben zu den „Vorranggebieten für den Natur nicht hinreichend. (Entsprechendes gilt für die Vorbehaltsgebiete- und Räume.) Der galoppierenden Vernichtung von Arten und Lebensräumen kann so nicht entscheidend entgegengewirkt werden.

Die eingesetzten **Kriterien für die Ausweisung** als Vorranggebiete für den Naturschutz führen zu keinem funktionsfähigen und gesicherten Biotopverbundnetz, sondern lediglich zu einem Flickenteppich weitgehend isolierter Schutzgebiete. Hingewiesen sei hier nochmals auf die Verschiebungen der Standortbedingungen durch den Klimawandel, in deren Folge Pflanzen und Tieren Anpassungswanderungen ermöglicht werden müssen.

Forderung:

- Hauptkriterium für die Ausweisung von Vorranggebieten für den Naturschutz muss die Einrichtung und Sicherung eines biologisch multifunktional vernetzten Schutzgebietssystems sein.
- Einzustellen sind damit nicht nur – wie im LEP-Entwurf vorgesehen – Gebiete mit vorhandenem oder geplantem NSG-Schutzstatus sowie großflächige gesetzlich geschützte Biotope, sondern generell alle Flächen, die für die Errichtung des o.a. Verbundnetzes benötigt werden und evtl. noch entwickelt werden müssen. Große Teile der Gebiete, die nach dem LEP-Entwurf lediglich als Vorbehaltsräume und Vorbehaltsgebiete darzustellen sind, insbesondere Schwerpunktbereiche und Hauptachsen für den Biotopverbund, sowie weitere noch nicht erfasste Gebiete sind - nach entsprechender Identifizierung als Elemente für das Verbundnetz - als Vorranggebiete auszuweisen. Ihre ökologischen Funktionen bzw. Funktionsentwicklung müssen planungsrechtlich abgesichert werden.
- Da zur Identifizierung der benötigten Achsen und Flächenabgrenzungen für das Verbundnetz in Schleswig-Holstein noch erhebliche Forschungslücken bestehen, die nicht kurzfristig zu beheben sind, sind die Vorranggebiete für das Verbundnetz nach dem Vorsichtsprinzip zunächst großzügig auszuweisen. (Bei Überplanungen hat der Planungsträger dann die Unerheblichkeit für die Sicherung der (potentiellen) Verbundfunktion nachzuweisen.)
- In den LEP ist eine Liste der vordringlich zu entwickelnden und zu sichernden Biotopverbundachsen als Ziele der Raumordnung einzustellen. Nach vorläufiger Einschätzung sind hier vor allem die überregionalen Verbundachsen für Feucht- und Trockenlebensräume mit Nord-Süd-Ausrichtung aufzuführen. (Anmerkung: Die konkrete Nennung der vordringlichen zu entwickelnden Verbundachsen entspricht der Aufführung der vordringlichen Netzergänzungen und Qualitätsverbesserungen im LEP-Kapitel 7.4 (Verkehr).

Der **Ausschluss von gesetzlich geschützten Gebieten unter 20 ha Größe** von der Aufnahme in die Vorranggebiete für den Naturschutz ist fachlich nicht begründbar und naturschutzpolitisch rückschrittlich. Auch viele der aufzunehmenden Naturschutzgebiete liegen unter 20 ha Größe ohne eine höhere Biotopqualität aufzuweisen.

Das Vorgehen führt dazu, dass der weitaus größte Teil der gesetzlich geschützten Biotope ausgeschlossen wird und ihr Schutz vor Überplanung damit faktisch gemindert wird. (Es drängt sich die Frage auf, ob gerade dieses beabsichtigt wird.) Als Vernetzungselemente für das landesweite Biotopverbundsystem, z. B. mit Trittsteinfunktion, oder als Kerngebiete für notwendige Erweiterungen, sind die gesetzlich geschützten Biotope jedoch unverzichtbar.

Forderung:

- Alle gesetzlich geschützten Biotope sind als Vorranggebiete für den Naturschutz in die Regionalpläne zu übernehmen.

Innerhalb des Landes spielen ausgewiesene **Kompensationsflächen** für Eingriffe in Natur und Landschaft eine zunehmend wichtigere Rolle (zumindest potentiell) für den Erhalt und die Wiederentwicklung der biologischen Vielfalt, insbesondere bei der Lebensraumvernetzung. Ziel der Landesplanung muss es sein, vorhandene und zukünftige Kompensationsflächen optimal für den Lebensraumverbund und zur Wiederentwicklung degradierter Lebensräume zu nutzen (u.a. Moore). Ihre räumliche Platzierung und Entwicklung ist entsprechend zu steuern (siehe weiter oben).

Forderung:

- Vorhandene Kompensationsflächen sind unabhängig von ihrem derzeitigen Entwicklungsstand grundsätzlich als Vorranggebiete für den Naturschutz auszuweisen. Ausnahmen können für biologisch isolierte Flächen von geringer Größe im Einzelfall erfolgen.

Zu 9.2.2 Vorbehaltsträume und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft

In der Hauptkarte des LEP-Entwurfs sind Vorbehaltsträume für Natur und Landschaft dargestellt, die in ihrer Gesamtheit den Eindruck eines großen Anteils an der Landesfläche für „ganzheitliche Schutzansätze sowie zur Entwicklung großflächiger naturbetonter Landschaftsbestandteile“ erwecken. In den Regionalplänen schrumpfen und zersplittern diese Räume jedoch aufgrund der vorgegebenen **restriktiven Einbeziehungskriterien** zu weit kleineren Vorbehaltsgebieten. Zwar können die Festsetzungen in den Regionalplänen auch Flächen umfassen, die im LEP-Entwurf nicht als Vorbehaltsträume dargestellt sind, doch ist es aufgrund der „kann“-Bestimmung äußerst fraglich, ob im Sinne der Biotopvernetzung davon Gebrauch gemacht wird. Selbst die Festsetzung als Vorbehaltsgebiet schafft keine Bindungswirkung für die kommunale Planung. Die Aufgaben und Absichten, wie sie unter 9.2.2 (1) und (3) formuliert werden, sind mit den im LEP-Entwurf festgelegten Einschränkungen und Unverbindlichkeiten unter den gegenwärtigen Bedingungen im Lande nicht realisierbar. Die biologische Vielfalt des Landes kann auf diese Weise nicht - wie beabsichtigt - bewahrt, wiederhergestellt und weiter entwickelt werden.

Forderung:

- Für die Erreichung der für Vorbehaltsträume und –gebiete formulierten Ziele und Aufgaben ist die Ausrichtung der Gebietsauswahl an die räumlich-funktionalen biologischen Gegebenheiten und Entwicklungserfordernisse unumgänglich.

Während die Ausweisung der Vorranggebiete sich an der Erhaltung aller geschützten Naturlebensräume sowie der Vernetzung aller bedeutenden Gebiete (als „Grundnetz“) im Lande orientieren muss und bis zur kommunalen Planungsebene hin abzusichern ist, muss die Festsetzung der Vorbehaltsräume bzw. –gebiete darauf zielen, ergänzende Flächen- und Netzentwicklungen, Abpufferungen von Vorrangflächen und Sonderentwicklungen zu ermöglichen. Insbesondere sollten die Vorbehaltsräume auch Suchgebiete für kommunale Kompensationsflächen und –maßnahmen vorgeben, soweit diese nicht als Vorranggebiete benötigt werden.

- Die Biotopverbundachsen sind in der Darstellung deutlich farblich abzuheben. Sie sind auf den aktuellen Stand zu bringen und vollständig darzustellen. So fehlt z.B. der Mittel- und Oberlauf der Bille, die Corbek mit dem Verbund in die Stormarner Schweiz, die Schwarze Au und südlich davon der Elbhang von der Hamburger Grenze (Börnsen) an bis Lauenburg (Geotope / Biotope).

Zu 9.3 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Die Ausweisung von Grünzügen und Grünzäsuren in den Ordnungsräumen und ihre Funktionszuweisungen werden **grundsätzlich begrüßt**.

Ökologisch wertvolle Landschaftsbereiche sind gerade in den Nahbereichen der Städte oft besser und dichter erhalten als in den landwirtschaftlich intensiv genutzten ländlichen Gebieten. Da ihnen neben der ökologischen Bedeutung in der Regel eine zusätzliche Bedeutung für die (Nah-)Erholung zukommt, ist ihre Bewahrung vor direkter Überbauung und ökologischer Isolierung von besonderem Interesse. Da die betreffenden Landschaftsteile auch **innerhalb der Siedlungsachsen** zu finden sind, bzw. sich mit geplanten Siedlungsachsen schneiden, ist die Beschränkung der Ausweisung auf „außerhalb der Siedlungsachsen“, nicht hinnehmbar.

Forderung:

- Regionale Grünzüge müssen auch innerhalb ausgewiesener Siedlungsachsen ausgewiesen werden können, wenn sich diese mit ökologisch und/oder für die Naherholung bedeutenden Flächen - wie z. B. Bachläufe, Niederungsflächen oder Wälder – überschneiden.
- Bei der Kreuzung mit Verkehrsbauten und in der Siedlungsplanung ist der Erhalt der bio-ökologischen Durchlässigkeit (Vernetzung) zu gewährleisten.

Zu 9.4 Grundwasserschutz

Der Grundwasserschutz darf sich nicht auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete beschränken. Grundwasser ist nicht nur als Trinkwasserquelle zu schützen, sondern ist Bestandteil des gesamten Naturhaushaltes und zudem ein eigenständiges, schützenswertes Ökosystem. Der **flächendeckende Schutz** ist eine Vorgabe der EU-Wasserrahmenrichtlinie, der Schutz des Ökosystems Grundwasser eine Vorgabe der EG-Grundwasserrichtlinie.

Forderung:

- Den Punkten 9.4.1/ 9.4.2 ist voranzustellen „Grundwasser ist Ressource für Mensch, Tier und Pflanzen und zugleich ein eigenständiges Ökosystem. Der Schutz des Grundwassers muss daher flächendeckend sichergestellt werden. Der Landwirtschaft als Hauptflächennutzer kommt hier eine besondere Verantwortung zu. Darüber hinaus werden Wasserschutzgebiete festgesetzt.“

Zu 9.5 Binnenhochwasserschutz

Die Aussagen im LEP-Entwurf zur Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz vernachlässigen die Tatsache, dass Binnenhochwässer in hohem Maße mitverursacht werden durch die Verbauung der Gewässerläufe selbst sowie durch die unverzögerte Zuleitung von Sicker- und Oberflächenwasser in das Gewässernetz aus dem umfassenden **Drainage- und Grabensystemen** intensiv landwirtschaftlich genutzter Niederungsflächen. Die natürliche Wasserrückhaltung dieser Flächen ist erheblich herabgesetzt.

Forderung:

- Im Hinblick auf sich verstärkende Hochwasserereignisse, die infolge des Klimawandels noch zu erwarten bzw. bereits eingetroffen sind, wie zahlreiche lokale Überschwemmungsereignisse mit erheblichen Folgen zeigen, muss der Rückbau von Drainagen und Gräben insbesondere in fließgewässernahen Niederungsgebieten (Talauen, Niedermoore) in die Maßnahmen zum Hochwasserschutz einbezogen werden. Die Wiedervernässung trocken gelegter Niedermoorflächen mit Nutzungsextensivierung dient zugleich dem Gewässerschutz nach der Wasserrahmenrichtlinie als auch der Wiederentwicklung biologischer Vielfalt und - mit der Erhöhung der Kohlenstoffspeicherfähigkeit - dem Klimaschutz.
- Die Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz darf nicht nur auf die Sicherung und Schaffung von Überschwemmungsflächen ausgerichtet werden. Sie muss ausdrücklich auch die **Wiederherstellung** der natürlichen Boden-Wasserspeicherfähigkeit bzw. –Wasserrückhaltung über den Rückbau künstlicher Entwässerungen in Talauen und Mooren innerhalb und außerhalb von Überschwemmungsflächen einbeziehen.

Zusammenfassende Anmerkungen zum Umweltbericht

Der Umweltbericht zeigt zahlreiche negative Folgen des LEP-Entwurfs für die einzelnen Schutzgüter auf, von denen verschiedene auch vorstehend benannt wurden. Die nach dem UVPG erforderlichen **Alternativenprüfungen** zu den jeweiligen Entwicklungsabsichten fallen jedoch nur rudimentär aus bzw. die Alternativen werden kurzer Hand verworfen.

Forderung:

- Nachbesserung der Alternativenprüfungen.

Der BUND S-H erwartet nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens mit Spannung die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und deren Bewertung sowie deren Berücksichtigung (gemäß §§ 11, 12 UVPG).

Gez. Sybille Macht-Baumgarten, Landesvorsitzende