

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b> .....	- 3 -
<b>Allgemeine Bewertung des Entwurfs zur Fortschreibung des LEP</b> .....	- 3 -
<b>Teil A Herausforderungen, Chancen und strategische Handlungsfelder</b> .....	- 7 -
<b>I Schleswig-Holstein - Zukunft flexibel und gemeinsam gestalten</b> .....	- 7 -
<b>II Landesplanung weiterdenken</b> .....	- 8 -
<b>III Konzeptioneller Rahmen für den Landesentwicklungsplan</b> .....	- 9 -
<b>Teil B - Grundsätze und Ziele der Raumordnung</b> .....	- 13 -
<b>1 Vernetzung und Kooperation</b> .....	- 13 -
<b>2 Raumstruktur</b> .....	- 15 -
<b>2.2 Ordnungsräume</b> .....	- 15 -
<b>2.3 Ländliche Räume</b> .....	- 15 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 16 -
<b>2.5 Landentwicklungachsen</b> .....	- 16 -
<b>3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung</b> .....	- 17 -
<b>3.3 Siedlungsachsen</b> .....	- 17 -
<b>3.4 Entwicklungs- und Entlastungsorte</b> .....	- 17 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 17 -
<b>3.5 Baugebietsgrenzen</b> .....	- 17 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 19 -
<b>3.7 Gewerbe und Industrie</b> .....	- 21 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 21 -
<b>3.9 Städtebauliche Entwicklung</b> .....	- 21 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 22 -
<b>3.10 Einzelhandel</b> .....	- 22 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 23 -
<b>4 Wirtschaftliche Entwicklung</b> .....	- 25 -
<b>4.2 Wissenschaft, Forschung, Technologie</b> .....	- 25 -
<b>4.3 Mobilität und Verkehr</b> .....	- 25 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 30 -
<b>Zum Umweltbericht Mobilität allgemein</b> .....	- 36 -
<b>4.5. Energieversorgung</b> .....	- 37 -
<b>4.6 Rohstoffsicherung</b> .....	- 39 -

<b>4.7 Tourismus und Erholung</b> .....	- 42 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 43 -
<b>4.8 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei</b> .....	- 44 -
<b>5 Entwicklung der Daseinsvorsorge</b> .....	- 50 -
<b>5.7 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Kritische Infrastrukturen</b> .....	- 50 -
<b>6 Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung</b> .....	- 51 -
<b>6.1 Klimaschutz und Klimaanpassung</b> .....	- 51 -
<b>6.2 Natur und Umwelt</b> .....	- 52 -
<b>6.3 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren</b> .....	- 57 -
<b>6.4 Grundwasserschutz</b> .....	- 58 -
<b>Umweltbericht</b> .....	- 59 -
<b>6.6 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich</b> .....	- 59 -
<b>Teil C – Hauptkarte</b> .....	- 61 -
<b>Zum Entwurf des LEP Teil C allgemein</b> .....	- 61 -
<b>Zum Entwurf des LEP für das Gebiet weiträumig um Bad Bramstedt</b> .....	- 61 -
<b>Karte 1:</b> .....	- 63 -
<b>Karte 2:</b> .....	- 64 -
<b>Zum Entwurf des LEP für Flächen zwischen Tornesch und Elmshorn</b> .....	- 65 -
<b>Zum Entwurf des LEP für Pinneberg</b> .....	- 66 -
<b>Stellungnahme zum Entwurf 2018 – Fortschreibung Landesentwicklungsplan -</b>	
<b>Umweltbericht</b> .....	- 67 -
<b>Allgemeine Stellungnahme zum Umweltbericht</b> .....	- 67 -
<b>3 Stellungnahme zum Umweltbericht – Derzeitiger Umweltzustand in Schleswig-</b>	
<b>Holstein</b> .....	- 68 -
<b>4 Stellungnahme zum Umweltbericht – Entwicklungen der Umwelt bei Fortschreibung</b>	
<b>des LEP Schleswig-Holstein (Umweltauswirkungen)</b> .....	- 69 -
<b>5 Stellungnahme zum Umweltbericht – Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung</b>	
<b>der Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein</b> .....	- 69 -

## **Einleitung**

**Vorab bedanken wir uns für die Gelegenheit, zum Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2019 Stellung nehmen zu können. Wir begrüßen den Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2019 grundsätzlich nicht, da wir keine wesentlichen Verbesserungen gegenüber dem gültigen LEP 2010 erkennen können, sondern im Gegenteil in den zentralen Aussagen eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen erkennen.**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) in Schleswig-Holstein erkennt in dem vorgelegten Entwurf nicht den politischen Willen eines visionären Umgangs mit den zukünftigen Herausforderungen des Landes. In wichtigen landespolitisch raumordnerischen Belangen wird die politische Verantwortung auf nachgeordnete Körperschaften öffentlichen Rechts und sogar auf die ehrenamtlich arbeitenden Gremien der Kommunen verlagert. Themen wie z.B. Klimaschutz, Nachhaltigkeitsstrategien, Bevölkerungsentwicklung, Flächenverbrauch, Mobilität sowie das Zusammenspiel von Landwirtschaft und Grundwasser bedürfen verbindlich formulierter Ziele. Gerade in ökologischen Zusammenhängen verliert sich der Fortschreibungsentwurf in Grundsätzen, die im nachfolgende Abwägungs- und Ermessungsprozess offen sind.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) stellt das zentrale Instrument der Raumordnung in Schleswig-Holstein dar. Bereits im Jahr 2010 wurde die räumliche Entwicklung des Landes bis zum Jahr 2025 festgelegt. Ein starker Fokus lag bereits damals auf dem Wachstum von Wirtschaft und dem Ausbau von Straßen und Siedlungsräumen. Da innerhalb kürzester Zeit die vorgegebenen Grenzen des erlaubten Wachstums erreicht und sogar überschritten wurden, wurde kurzerhand der LEP entgegen seiner eigentlichen Bestimmung – dem Schützen und Schaffen eines zukunftsfähigen, sozialen und lebenswerten Landes Schleswig-Holstein – fortgeschrieben, abgeschwächt und verwässert. Zu dem nun vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans nimmt daher der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Schleswig-Holstein wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Bewertung des Entwurfs zur Fortschreibung des LEP**

Der LEP gibt vor, größere räumliche Zusammenhänge im Blick zu behalten. Der LEP soll einen Rahmen setzen, der die zukunftsfähige räumliche Entwicklung des gesamten Landes einschließlich des Küstenmeers und der inneren Gewässer festlegt. Dieser geschriebene Anspruch an die eigene Bedeutung wird nach Ansicht des BUND in seiner grundlegenden Relevanz verfehlt. Der vorliegende Entwurf stellt im Wesentlichen den Ist-Zustand dar und schreibt diesen lediglich unkritisch fort. Für das Land anzustrebende Ziele jenseits von ökonomischem Wachstum und mögliche Wege dorthin werden hingegen kaum aufgezeigt. Innovative Ansätze und Anreize für ein ökologisches und soziales Schleswig-Holstein der Zukunft fehlen hingegen über weite Strecken. Die größeren räumlichen Zusammenhänge, so zum Beispiel der drastisch negative Einfluss von geplanten Maßnahmen auf Natur und Umwelt und somit in absehbarer zeitlicher Nähe auch auf das Klima und die Biodiversität im nördlichsten Bundesland sowie auf das Wohlbefinden seiner Bürger\*innen in der Zukunft, wird dadurch aus dem Blick verloren.

Der BUND stellt fest, dass der im LEP-Entwurf sehr häufig auftauchende Begriff „Nachhaltigkeit“ in einer Weise benutzt wird, die den Charakter der Definition nicht erfüllt. „Nachhaltigkeit ist ein Handlungsprinzip zur Ressourcen-Nutzung, bei dem eine dauerhafte Bedürfnisbefriedigung durch die Bewahrung der natürlichen Regenerationsfähigkeit der beteiligten Systeme gewährleistet werden soll.“

Das Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit beschreibt das labile Gleichgewicht zwischen den Faktoren Ökonomie, Ökologie und sozialer Gerechtigkeit. In dem vorliegenden Entwurf wird jedoch Ökonomie mit Wachstum gleichgesetzt. Darin liegt ein grundsätzlicher definitivischer Fehler begründet. Die Welt ist ein geschlossenes, nicht vermehrbares Ressourcensystem. Das Wachstum eines der drei Faktoren bedeutet in der Folge Verringerung der anderen Faktoren. Die Ökonomien der vergangenen drei Jahrhunderte haben auf ein Wachstum der ökonomischen und später auch der sozialen Faktoren gesetzt – auf Kosten des ökologischen Systems. Der logarithmische Anstieg der Bevölkerungsentwicklung einhergehend mit der globalen Armutsbekämpfung und dem damit verbundenen zusätzlichen Ressourcenverbrauch, jedoch vor allem die Ignoranz der menschlichen Spezies gegenüber seines negativen Einflusses auf das labile Ökosystem, bewirkt die globalen Megatrends Klimakrise, Biodiversitätsverlust, Ressourcenerschöpfung und Abfallflut.

Der BUND ist der Überzeugung, dass wir an einem Scheitelpunkt der Evolution stehen. Dieses neue anthropozentrische Zeitalter bewirkt eine globale Entwicklung, die nur mit einer Postwachstumsökonomie bewältigt werden kann. Damit wird eine Wirtschaftsform bezeichnet, die ohne Wachstum des Bruttoinlandsproduktes zu stabilen suffizienten Versorgungsstrukturen führt. Um den Verbrauch in Einklang mit den Ressourcen zu bringen, ist deshalb eine Reduzierung des Konsumniveaus notwendig.

„Zum einen müssen sich die wirtschaftlichen Aktivitäten der Menschen innerhalb der biophysikalischen Grenzen des Systems Erde bewegen, d.h. wir dürfen nicht die Dienstleistungen beeinträchtigen oder gar zerstören, die uns die Natur kostenlos zur Verfügung stellt und ohne die wir auf Dauer nicht existieren können. Der zweite Aspekt [...] ist die Forderung, allen heute lebenden Menschen und zukünftigen Generationen ein Leben in Würde, Gerechtigkeit und Frieden zu sichern.“<sup>1</sup>

Unter diesem Aspekt hat die Verpflichtung der Landesregierung von Schleswig-Holstein, ihr Handeln entlang der globalen Nachhaltigkeitsziele im Rahmen der UN-Resolution „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ auszurichten, aus Sicht des BUND einen vollkommen anderen Zungenschlag als die im Entwurf des LEP genannte „Qualitative Wachstumsstrategie“. Weiterer Flächenverbrauch und BIP-Erhöhungen sind Heilsversprechen vergangener Epochen, die den Weg in eine unheilvolle Zukunft bahnen.

Der Erdüberlastungstag für Deutschland fiel im Jahr 2019 auf den dritten Mai. Fast zwei Drittel des Jahres lebt die Bevölkerung Deutschlands und damit auch Schleswig-Holsteins auf Kosten von Natur, Umwelt und auf Kosten zukünftiger Generationen.

Die Wirtschaftspolitik im nördlichsten Bundesland erfolgt noch ohne Anpassung an die ökologischen Ressourcen, an wissenschaftliche Fakten oder an die aktuellen Wünsche der nachfolgenden Generation. Besonders kurzsichtig zeigt sich daher im Entwurf zur Fortschreibung

---

<sup>1</sup> (Wiegand, Klaus: Nachhaltigkeit – Die besondere Verantwortung für Politik, Medien und Wissenschaft, in: Huncke, Wolfram u.a. (Hg.): Wege in die Nachhaltigkeit, Wiesbaden (HLZ) 2013, S. 10).

des LEPs der Fokus auf kurzfristigem wirtschaftlichen Wachstum. Der immense volkswirtschaftliche Schaden, der aufgrund der stetig voranschreitenden Erderhitzung, Versiegelung, Stoffeinleitung, Naturzerstörung und Vermüllung entsteht, übersteigt bei Weitem die kurzfristigen Einsparungen oder Mehreinnahmen. Die immer weiter aufgehäuften finanziellen Folgeschäden und umweltpolitischen Schulden werden den Menschen aufgebürdet und zugeschoben, die bereits jetzt für eine zukunftsfähige Welt auf die Straße gehen.

Wie vergleichsweise wenig sich die Landesregierung um die Einhaltung von politisch vereinbarten Nachhaltigkeitszielen kümmert, machen die beiden folgenden Beispiele deutlich:

- Im Bundesländerindex Mobilität und Umwelt 2018/19 belegt Schleswig-Holstein den zwölften Platz und kratzt damit umweltpolitisch am letzten Viertel aller deutschen Bundesländer.
- Mit einem Flächenverbrauch von 2,7 Hektar am Tag übersteigt Schleswig-Holstein den ihm von der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2016 zugebilligten Rahmen um satte 110%. Mit diesem Wert trägt Schleswig-Holstein in der Republik die rote Laterne. In den meisten Bundesländern ist in den vergangenen Jahren ein Trend zur Verringerung des Flächenverbrauchs erkennbar. In Schleswig-Holstein ist das Gegenteil der Fall.

Dass der Entwurf zur Fortschreibung des LEPs keine ernsthafte Umsetzung von ökologischen Nachhaltigkeit beinhaltet, zeigt auch das Fehlen gängiger Begriffe aus der aktuellen Diskussion, wie zum Beispiel: Wegwerfgesellschaft, Externalisierung von Kosten und Umweltbelastungen, Postwachstumsökonomie, virtuelles Wasser, ökologischer Fußabdruck, Erdüberlastungstag oder globale Ressourcengerechtigkeit.

Die zentrale Aussage der Fortschreibung des LEP geht dagegen jedoch von der erwähnten und nicht näher definierten „qualitativen Wachstumsstrategie“ aus. Diese wird herangezogen um der „gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklung mehr Raum zu geben“, für die zudem in den „Schwerpunkten keine quantitativen Begrenzungen gelten sollen“ (S.13 f.). Damit fördert der vorliegende Entwurf weiterhin eine rasante Zersiedlung, Zerschneidung und Urbanisierung; nicht nur in den sogenannten Verdichtungszone, sondern auch in den „Ordnungsräumen“.

Der Entwurf setzt der von der Stadt Hamburg ausgehenden ausufernden Wucherung von Wohngebieten, Gewerbegebieten und Verkehrswegen nicht nur keine glaubwürdige Eindämmungsstrategie entgegen, sondern begrüßt diese Entwicklung sogar mit allen ökologischen und volkswirtschaftlichen Kosten, die das für Landschaft und Natur bedeutet. Darüber hinaus soll die Umsetzung des LEPs stets „bedarfsgerecht“ erfolgen, ob bei neuen Gewerbegebieten, der wachsenden Verkehrsinfrastruktur oder ähnlichem. Hier steht als Bemessungsgrundlage ausgerechnet ein Bedarf von wirtschaftlichen Interessensvertreter\*innen im Vordergrund, nicht der Bedarf an ökologischem Ausgleich, um bestehende Defizite im Hinblick auf Biodiversität, Ressourcenschutz sowie Versiegelung abzubauen.

Skandalös und inakzeptabel ist die zum 16.12.18 erlassene und dem Wirksamwerden des LEPs vorausseilende Änderung einer Stichtagsregelung zur Beschränkung der wohnbaulichen Erweiterungen auf den 31.12.2017 oder später. Die mit diesem Vorgang hervorgerufenen Effekte belohnen gerade die Gemeinden, die das ihnen zugestandene Bauland in der Vergangenheit besonders rasch verbraucht haben, und benachteiligen die Gemeinden, die einen

sparsamen, nachhaltigen und verantwortungsvollen Umgang mit ihren Bauflächen vorgenommen haben. Dadurch wurden noch vor Ende der öffentlichen Anhörung Tatsachen geschaffen, die einem vertrauensvollen Umgang von Behörden mit Bürger\*innen zum Schaden gereichen. Alle Aussagen zu weiteren Befristungen und Geltungszeiträumen erscheinen in der Konsequenz als reine Makulatur, die nach Belieben wieder aufgehoben werden können. Der geäußerte angebliche Wille, den Flächenverbrauch einzuschränken, stellt sich durch den Entwurf zur Fortschreibung des LEP als inhaltlose Worthülse heraus.

Zudem fällt auf, dass im Entwurf zur Fortschreibung des LEPs in den Belangen des Natur-, Umwelt- und Klimaschutzes im überwiegenden Fall unverbindliche Grundsätze anstatt verbindlicher Ziele der Raumordnung zugrunde gelegt werden, während in ökonomischen Zusammenhängen vorwiegend verbindliche Ziele formuliert werden. Für den BUND verdeutlicht diese Herangehensweise, dass die Fortschreibung des LEPs dieselbe umwelt- und klimazerstörenden Tendenz aufweist, die bereits seit Dekaden von Seiten der Wirtschaft, Politik und Verwaltung verfolgt wird.

Als zentrale Anliegen fordert der BUND Schleswig-Holstein die Landesregierung Schleswig-Holstein auf, im Entwurf zur Fortschreibung des LEPs:

- Verbindliche Ziele sowie Kontrollmaßnahmen festzulegen, die den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2030 auf 1,3 Hektar pro Tag und bis zum Jahr 2050 auf einen Flächenverbrauch von Nettonull begrenzen.
- Die Stichtagsregelung zur wohnbaulichen Entwicklung bei dem ursprünglichen Datum 31.12.2009 zu belassen.
- Verbindliche Strategien für das Land Schleswig-Holstein zur konsequenten Einhaltung der klimapolitischen Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens festzusetzen.
- Die Erhaltung einer intakten Natur und Umwelt als grundlegendes Bürger\*innenrecht prioritär zu behandeln und als verbindliche Ziele im Entwurf zur Fortschreibung des LEPs zu formulieren.

# **Teil A Herausforderungen, Chancen und strategische Handlungsfelder**

## **I Schleswig-Holstein – Zukunft flexibel und gemeinsam gestalten**

### **Gestaltungschancen nutzen – Innovationen fördern (Experimentierklausel)**

Die sogenannte Experimentierklausel wird vom BUND begrüßt, sollte aber wie folgt konkretisiert werden: Vor allem Kommunen, die neue Entwicklungen im Sinne der 17 UN-Nachhaltigkeitsziele (17 Sustainable Development Goals, SDGs) einleiten wollen, sollen bei der Umsetzung unterstützt werden.

### **Wachstumschancen nutzen**

Der BUND zweifelt grundsätzlich das Paradigma „Qualitative Wachstumsstrategie“ an. Die Fläche von Schleswig-Holstein ist ein begrenzter nicht erweiterbarer Faktor der in diesem Kapitel keine nachhaltige Berücksichtigung findet. Der Begriff Wachstum kann hier nur spezifisch gemeint sein. Wenn bestimmte Nutzungsarten „wachsen“ müssen andere in diesem endlichen System „weichen“. Hier wie in den nachfolgenden Kapiteln wird jeder Nutzungsgruppe eine Verbesserung ihrer Situation versprochen ohne an irgendeiner Stelle die Verlierer in diesem Nutzungskonflikt zu benennen. Bisheriger Verlierer in Form von Flächenverlusten war insbesondere die Landwirtschaft. Auf S.189 wird jedoch ausgesagt: „Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke soll verringert werden“. Welche Flächen sollen also für die graue Infrastrukturentwicklung herangezogen werden?

Im Vordergrund der Fortschreibung des LEP steht die mehrfach benannte gewerbliche und wohnbauliche Entwicklung der insbesondere im Hamburger Umland mehr Raum gegeben werden soll. Wie die ebenfalls erwähnte „gleichberechtigte“ Berücksichtigung von „Schutz der natürlichen Ressourcen, der Freiraumentwicklung und Naherholung“ erfolgen soll bleibt offen. Die Landesregierung hat sich unter anderem darauf festgelegt 2% seiner Landesfläche als Wildnisgebiet und 15% als Biotopverbundsystem auszuweisen, und zudem den Anteil des Waldes auf 12% der Landesfläche zu erhöhen. Mithin Flächenbedarfe, die inhaltlich diametral einer baulichen Entwicklung entgegenstehen. Das Statistische Landesamt benennt keine ungenutzten Landesflächen. Insbesondere in dem Hamburger Umland konkurrieren die Nutzungsansprüche heute schon in einem hohen Maße. Auf Kosten welcher Nutzungsart soll „ausreichend Raum für neue Wohn- und Gewerbegebiete gegeben“ werden?

**Der BUND fordert schon in diesem allgemein gehaltenen Eileitungskapitel die Begrifflichkeit „qualitativer Wachstum“ klar zu definieren und die Nutzungskonflikte zu benennen und zu quantifizieren.**

Die aktuelle Darstellung impliziert eine Priorisierung des Zuwachses durch infrastrukturellen Flächenverbrauch bei einem einhergehenden Verlust von Flächen mit geringerem Versiegelungsgrad. Solange eine „qualitative Wachstumsstrategie“ (s.S.13) von der Landesplanung definitorisch nicht festgelegt ist, kann diese Verantwortung nicht an die Kommunen weiter gereicht werden mit der Erwartung, dass diese einen „substantiellen Beitrag“ (s.S.14) im Rahmen ihrer Bauleitplanung umsetzen.

Insgesamt entsteht schon in diesem einleitenden Kapitel der Eindruck, dass der „Schwerpunkt für Wohnungsbau und Gewerbe keine quantitativen Begrenzungen“ (s.S.14) erhalten wird und selbst die sog. Entwicklungs- und Entlastungsorte quasi unbegrenzt überplanbar sind. Für die übriggebliebenen „Grünzüge und –zäsuren“ erklärt sich die Fortschreibung symptomatischerweise wieder nicht für zuständig und verweist auf die Regionalplanung. Der BUND sieht hier in einem hohen Maße unverantwortliches Regierungshandeln. Der in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie eingeforderte nachhaltige Umgang mit der begrenzten Ressource Fläche und Boden wird mit dieser Einleitung konterkariert.

**Der BUND fordert die Landesregierung auf sich im Teil A der Fortschreibung des LEP unmissverständlich zu den Nationalen Zielen der Bundesregierung zum Flächenverbrauch zu bekennen und die Begrenzung des Flächenverbrauches auf das für Schleswig-Holstein festgesetzte Ziel von unter 1,3 Hektar pro Tag für 2030 festzuschreiben.**

## **II Landesplanung weiterdenken**

Den demographischen Wandel mitzudenken, bedeutet in diesem Sinne, den infrastrukturellen Flächenverbrauch mit der Bevölkerungsentwicklung zu koppeln und die wohnbauliche Entwicklung entsprechend zu steuern. Dazu finden sich in der Folge keine raumordnerischen Angaben.

**Der BUND fordert einen zukunftsorientierten, strategischen Ansatz der Landesplanung, der die wohnbauliche Entwicklung direkt mit dem Zuwachs bzw. Verringerung der Bevölkerung verknüpft.**

Der BUND erkennt an, dass die Fortschreibung des LEP die von der Landesregierung eingegangenen Verpflichtungen gemäß den globalen Nachhaltigkeitszielen aus der UN-Resolution „Agenda 2013“ berücksichtigen möchte, um Schleswig-Holstein ökologisch, ökonomisch und sozial weiterzuentwickeln. Es ist deshalb auffällig, dass gleich im folgenden Absatz nur noch die beiden menschenbezogenen Faktoren der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung als „übergeordnete Handlungsmaxime der Landesentwicklung“ aufgerufen werden und die ökologische Komponente der Nachhaltigkeit keine Berücksichtigung findet. Die Ökologie umfasst als einzige der drei Nachhaltigkeitsfaktoren artübergreifend alle Lebewesen. Der Begriff Nachhaltigkeit wird in der LEP insofern falsch angewendet und nicht einfach nur unklar dargestellt. Es entsteht dadurch der Eindruck als ob eine (leicht gebremste) Politik des „Weiter so!“ verschleiert werden soll. Es ist deshalb auch wenig erstaunlich, dass in diesem Kapitel der Verlust der Biodiversität in dem Sinne von Megatrends keine Berücksichtigung findet. Die UNO beschreibt dieses Phänomen als die weltweit größte Herausforderung, noch vor dem Klimawandel. Wenn die Landeshauptstadt fraktionsübergreifend einen Klimanotstand ausruft, ist dies umso notwendiger auf Landesebene in Bezug auf die Biodiversität.

Für ein ländlich geprägtes Bundesland ist die fehlende Benennung und Berücksichtigung des Artenschwunds in den grundsätzlichen raumordnerischen Belangen ein eklatanter Mangel, der ein hohes Maß an Unverantwortlichkeit der Landesregierung gegenüber den zukünftigen Generationen darstellt.

**Der BUND fordert die Landesentwicklung auf, die von ihr postulierte „integrative Perspektive“ ernst zu nehmen und nicht nur im anthropogenen Rahmen, sondern auch die Raumordnung umfassend zu betrachten. Folgerichtig ist auch der Verlust an Biodiversität als Megatrend mit zu benennen und das Handeln darauf auszurichten, die anthropozentrische**



**Sichtweise gegenüber einer speziesübergreifenden zu erweitern und dadurch die Artenvielfalt, z.B. durch biotopvernetzende, naturraumerhaltende Maßnahmen zu erhalten oder sogar zu erhöhen.**

Insofern ist hier ein Paradigmenwechsel einzufordern indem in Schleswig-Holstein nicht nur „alle Menschen faire Chancen haben“ sollen, sondern ein wirklich „inklusives Gemeinwesen“ auch die Lebensqualität aller hier heimischen Lebewesen berücksichtigt.

**Weiterhin fordert der BUND den 5. Spiegelstrich „Nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen“ folgendermaßen umzuformulieren: Die Grenzen unseres Planeten und die Achtung vor der Natur erfordern einen neuen Umgang mit unseren natürlichen Lebengrundlagen, die zugleich Ökosysteme und nutzbare Ressourcen darstellen.**

Hier fehlt der Begriff „natürliche Lebengrundlagen“ gemäß Art. 20a GG. Anthropozentrisch werden nützliche „Ressourcen“ und „Dienstleistungen“ in den Vordergrund gestellt. Der Terminus „funktionale Dienstleistungen“ bleibt unklar, insbesondere, wenn man ihn auf „Ökosysteme“ bezieht. Außerdem besteht hier ein Widerspruch zu den Aussagen in Teil A III. 8. (S. 24).

### **III Konzeptioneller Rahmen für den Landesentwicklungsplan**

#### **3 Bildung – Bildungsqualität stärken, Bildungsgerechtigkeit sichern und Zugänge zu Bildung ausbauen**

**Der BUND spricht sich für eine Stärkung der Bildung für Nachhaltigkeit (BfN) aus.** Dieser Aspekt sollte eine entsprechende Berücksichtigung in diesem Kapitel finden.

#### **5 Regionen im Wandel – Durch differenzierte Raumbetrachtung Stadt und Land zielgerichtet entwickeln**

**Der BUND spricht sich eindeutig gegen eine „bedarfsorientierten Landesentwicklung“ aus und fordert dagegen eine zukunftsorientierte Landesentwicklung ein.**

Es kann nicht Ziel der Landespolitik sein den maßlosen Wünschen seiner Bevölkerung nach weiterem und steigenden Ressourcenverbrauch Rechnung zu tragen. Wir verbrauchen jetzt schon das Dreifache der natürlichen Ressourcen. Es ist Teil der politischen Verantwortlichkeit und Weitsicht einer Landesregierung diesen Verbrauch zu verringern und den individuellen Konsumbedürfnissen oder „Nachfragestrukturen“ das Wohl der Allgemeinheit für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Schleswig-Holstein entgegen zu halten und dies ggf. ordnungsrechtlich durchzusetzen. Gerade was das „angemessene und differenzierte Wohnungsangebot für alle Menschen im Land“ betrifft, klafft zwischen den tatsächlichen Bedarfen (kostengünstige Ein- bis Zweizimmerwohnungen für die 40-60% Singlehaushalte insbesondere in den oberen Altersstufen) und der tatsächlichen Bauleitplanungen (über 90 % Flächenverbrauch durch EFH für wirtschaftlich potente Kunden) eine sozialpolitische Niederlage der Landespolitik.

**Der BUND fordert eine unter sozialpolitischen und nicht marktwirtschaftlichen Voraussetzungen nachfragegerechte Steuerung der landesweiten Raumordnung hin zu flächensparendem Mehrfamilienhausbau mit hohem Mietanteilen durch geeignete Wohnbauförderprogramme und eine konsequente Erschwerung der flächenintensivsten Form der Bebauung, dem Einfamilienhausbau.**

**Der BUND fordert weiterhin die Benennung einer Zuständigkeit für das beschriebene „nachhaltige, zukunftsweisende Flächenmanagement“. In der hier genannten Form fehlt es an verantwortlichen Institutionen, die das Management personell und finanziell tragen könnten.**

## **6 Wirtschaftliche Basis – Stärken und neue Zukunftsfelder profilieren**

Wirtschaftswachstum ist zum Dogma der Volkswirtschaftslehre aufgestiegen und in unser aller Köpfe als fester Wohlstandsindikator verankert. Um den jetzigen, nicht nachhaltigen Ressourcenverbrauch zu überwinden, ist jedoch eine Wirtschaft ohne Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) und die Weiterentwicklung alternativer Wohlstandsindikatoren notwendig. Das BIP misst die Produktion von Gütern und Dienstleistungen, nicht aber das Wohlergehen einer Gesellschaft. Als Wohlfahrtsindikator war es auch nicht konzipiert. Die Definition des BIP entstand während der Großen Depression 1929, weil Regierungen und Ökonomen einen Indikator als Anhaltspunkt suchten, um die Wirtschaft besser zu steuern. Nicht miteinbezogen werden beispielsweise Sorgearbeit in der Familie, ehrenamtliches Engagement oder der Einfluss der Wirtschaft und Industrie auf die Umwelt – und das, obwohl eine intakte Umwelt und Gesellschaft unabdingbare Voraussetzungen für ein gutes (Zusammen-)Leben darstellen. Vereinfacht gesagt: „Das Bruttoinlandsprodukt misst alles – außer dem, was das Leben lebenswert macht.“<sup>2</sup>

In der heutigen Berechnung des BIP werden beispielsweise Müllverbrennung, Bewältigung von Öko- und Klimakatastrophen oder auch Ressourcenausbeutung als wirtschaftliche Aktivitäten gezählt und somit in die Berechnung des BIP miteinbezogen. Eine neue Straße taucht auf der Habenseite der Volkswirtschaft auf, der dafür gerodete Wald, der versiegelte Boden, das sich stetig erhitzende Klima und der mangelnde Wasserabfluss werden aber nicht gegengerechnet. Krankheiten durch Stress und Umwelt sorgen für höheren Umsatz der Pharmaindustrie – und steigern das BIP. Verkehrsunfälle oder Naturkatastrophen kurbeln die Wirtschaft an, weil sie Kosten verursachen. Das BIP steigt, wenn Autofahrer im Stau stehen und mehr Benzin verbrauchen. Es bläht sich auf, wenn mit faulen Krediten neue Immobilien finanziert werden – auch wenn das in die Wirtschaftskrise führt. Gleichzeitig schrumpft u.a. durch solche Aktivitäten die Artenvielfalt, während die Verknappung von Ressourcen wie Metalle, Mineralien, Biomasse und fossile Energieträger voranschreitet. Insofern ist das BIP unzureichend, um den gesamten Wohlstand zu berechnen. Es müssen also Alternativen her! Wenn das jetzige ökonomische System ein ständiges Wachstum als absolut notwendige Grundbedingung (*conditio sine qua non*) braucht, ist dieses System nicht mehr zeitgemäß! **Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie fordert der BUND den international anerkannten „Genuine Progress Indicator (GPI) von Diefenbacher/Zieschank als Nationaler Wohlstandsindikator anstatt des BIP als Bemessungsgrundlage in einem ökologisch orientierten anzuwenden.**

Neben dem privaten Konsum wird auch der Wert unbezahlter Hausarbeit, ehrenamtlicher Arbeit, der Verbrauch von Rohstoffen und die Kosten von Umweltschäden, Kriminalität und suchtbedingten Krankheiten mit einbezogen. Insgesamt sind es 21 Faktoren. Der GPI/NWI

---

<sup>2</sup> Robert F. Kennedy

fällt stets kleiner aus als das BIP. In den letzten Jahren vor der Finanzkrise 2008 wuchs das BIP noch, während der NWI bereits schrumpfte.

## **7 Mobilität der Zukunft – Heute die Verkehrspolitik von morgen denken**

**Der BUND begrüßt den Grundsatz Erhalt und Sanierung vor Neubau. Ein zukunftsfähiger Erhalt der Verkehrsinfrastruktur verlangt jedoch eine klar formulierte Abkehr von Verkehrsmitteln, die fossilen Rohstoffe bedürfen und eine Hinwendung zu ressourcenschonendem schienengebunden öffentlichen Verkehr sowie Fahrrädern.**

Wachsende Verkehre und neue Formen der Mobilität sind Begrifflich zu trennen. Dass der motorisierte Verkehr zunimmt ist u.a. die Folge einer fehlgeleiteten wachstumsorientierten Wirtschafts- und Wohnungsbaupolitik. Einerseits Internationalisierung, Produktion von billigen Verschleißprodukten, künstliche Erzeugung von Nachfrage, die Ansiedlung von Verkehr vergrößernden Unternehmen (Amazon in Borgstedt), etc. und andererseits eine verfehlte Wohnungspolitik in den Städten mit Mietentwicklungen, die zu riesigen Pendlerströmen führt.

Der Neubau von Einfamilienhäusern in den Randgebieten der Metropolen wird von einigen Parteien sogar als Lösung des innerstädtischen Wohnraummangels propagiert. Als Begründung für den Straßenneubau werden teilweise die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verwendet, doch selbst der BVWP räumt ein, dass die Vorhersagen nicht eintreffen müssen. Sie basieren auf einer Reihe von Annahmen zur Wirtschaftsentwicklung, zur Bevölkerungsentwicklung, zur Entwicklung von Nutzerkosten und anderen Rahmenbedingungen. Diese Annahmen wurden nach bestem Wissen und Gewissen festgelegt, stammen, großteils aber aus externen Quellen. Wenn sich diese Rahmenbedingungen ändern, hat dies Einfluss auf die prognostizierten Verkehrszahlen.

## **8 Natürliche Lebensgrundlagen – Schützen und nutzen**

**Der BUND begrüßt die Zielsetzungen „Natur und Umwelt sollen auch um ihrer selbst willen erhalten und geschützt werden. Zudem sollen Luft, Boden und Wasser vor Beeinträchtigungen geschützt werden.“**

Interessant, dass in diesem Kapitel, anders als in den wirtschaftsbetonten Kapiteln, nur von Soll-Bestimmungen die Rede ist.

**Der BUND fordert, dass die tägliche Flächeninanspruchnahme bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag abgesenkt werden muss und eine regelmäßige Evaluation diese Entwicklung begleitet, um ein zwischenzeitliches ordnungsrechtliches Eingreifen der Landesplanung möglich zu machen. Siedlungsstrukturen sind nur dann neu zu entwickeln sofern sie von Individualverkehr verschont sind und stattdessen durch ÖV und Radverkehrstrecken an zentralörtliche Strukturen angebunden sind.**

**Weiterhin fordert der BUND die in acht Spiegelstrichen genannten raumordnerischen Handlungsansätzen um drei zu ergänzen:**

- **Allmähliche Wandlung der Landwirtschaft als mit Abstand größter Flächennutzerin zu einer ökologisch ausgerichteten und gewässerschonenden Betriebsweise (Kapitel 4.8)**

- **Systematischer Schutz und Zustandsverbesserung der Oberflächengewässer (Flüsse, Bäche, Binnenseen) nach Maßgaben der EG-WRRL (Kapitel 6.X)**
- **Flächendeckender Schutz und Zustandsverbesserung des Grundwassers (Kapitel 6.4)**

Der BUND moniert, dass im Teil B ein Kapitel über Oberflächengewässer- und Binnenseenschutz (analog zu 6.4 Grundwasserschutz) fehlt und fordert einen entsprechenden Absatz ein.

## **10 Zuwanderung – Schleswig-Holstein als attraktives Zuwanderungsland gestalten**

Zuwanderung heißt vor allem auch anderes Mobilitätsverhalten. Während die in den vergangenen Jahrzehnten zugewanderten Einwohner eher wenig Rad fahren, sind die Flüchtlinge neuerer Zeit eher mit Bus und Bahn unterwegs. Sie können oft nicht Rad oder Auto fahren. Wenn man diese Zuwanderer mehr auf das Rad bekommen möchte, braucht es z.B. flächendeckende Radfahr- und Verkehrskompetenzkurse.

## **Teil B – Grundsätze und Ziele der Raumordnung**

### **1 Vernetzung und Kooperation**

#### **Begründung zu 2**

Die Bezugnahme auf die feste Fehmarnbelt-Querung bedarf einer zweiten alternativen Bewertung. Selbst unter der Bedingung einer gescheiterten Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht ist mit einer Befahrbarkeit dieser seit 2008 projektierten Strecke auch in den kommenden zehn Jahren und damit bis zum Ende der Fortschreibung des LEP nicht zu rechnen. Eine zeitliche Prognose wagen zur Zeit weder Landesregierung noch Betreiber. Die feste Fehmarnbelt-Querung wird vom BUND weiterhin äußerst kritisch betrachtet. Die Verkehrsprognose ist viel zu optimistisch und der ökologische Schaden im Fehmarnbelt ist immens. Der zweispurige Tunnel zwischen Dänemark und Deutschland ist völlig überdimensioniert und wird sich durch Mauteinnahmen nicht refinanzieren können.

Die Schienenanbindung, auf der in Zukunft Güterzüge durch Ostholstein rollen werden, führt dazu, dass viele Orte ihre zentrumsnahen Bahnhöfe verlieren, da es neue Haltepunkte an der Autobahn geben soll. Der ÖPNV verschlechtert sich zugunsten von Güterverkehr auf der Schiene.

**Der BUND hält die Jütlandroute für Güterzüge für ausreichend.**

#### **Begründung zu 4**

Zur „Stärkung des Wirtschafts- und Lebensraums der Metropolregion Hamburg“ sollen u.a. „Strategien, Maßnahmen und Projekte, mit denen grenzüberschreitende Verflechtungen in den Bereichen [...] Siedlungs- und Raumentwicklung vorangebracht werden“. Der BUND begrüßt eine schon mehrfach eingeforderte bundeslandübergreifende Strategie die Maßnahmen aufruft um die Zersiedlung der Umlandgemeinden Hamburgs zu begrenzen und den Flächenverbrauch zu minimieren. Die katastrophale Wohnungspolitik des Hamburger Senats, die bezahlbaren Wohnraum im Stadtbereich zum Aufbau von Arbeitsplätzen und Wirtschaftsräumen verdrängt, verlagert bisher jedoch die wohnbaulichen Probleme zu Lasten von Naherholungsgebieten und landwirtschaftlichen Flächen in die Randgemeinden. Eine strategische Planung Schleswig-Holsteins darf jedoch nicht die Hamburger Planungsfehler leichtfertig auf Kosten von Natur und Umweltschutz ausgleichen. Grundsätzlich muss in der zukünftigen Städteplanung eher vertikal denn horizontal gedacht werden. Interessanterweise steigt die Zufriedenheit von Wohnbevölkerungen in den Metropolen mit dem Zuwachs an Einwohnerdichten. Generell werden in anderen Metropolen vermehrt Hochhäuser gebaut. So könnten Parkplätze unter die Erde verlegt werden und oder überbaut werden. Viele Häuser ließen sich aufstocken. Einstöckige Einkaufszentren könnten mehrstöckig auch für den Wohnraum genutzt werden und vieles mehr.

Die notwendige Anbindung des ÖPNV ist im „Speckgürtel“ Hamburgs nicht ausreichend und führt dazu, dass immer mehr Pendler Auto fahren müssen und somit die Umwelt belasten. Für diese, immer noch benötigten Autos wird dann am Wohn- und Arbeitsort erwiesenermaßen jeweils das Äquivalent von vier Parkplätzen benötigt, was den Flächenverbrauch weiter steigert.

**Die Notwendigkeit die als „Entwicklungsimpulse“ benannten Einfamilienhasträume wohlhabender Hamburger Bürger als „Verbesserung der Standortbedingung“ aufzunehmen, kann nicht Ziel einer nachhaltigen ressourcenschonenden Raumordnungspolitik sein. Diese Zersiedlungspolitik auch „in weiter entfernt liegende Entwicklungs- und Entlastungsorte entlang der Siedlungsachsen zu lenken“ ist schon aus verkehrspolitischer Sicht ein ökologischer Unsinn und wird auf schärfste vom BUND abgelehnt.**

Der BUND empfiehlt genau zu analysieren welche Arbeitsplätze auf dem Land verloren gehen, warum Menschen in Zeiten der Digitalisierung 4.0 in die Stadt ziehen und was dagegen sinnvoll getan werden kann.

**Die Ausweisung neuer flächenverbrauchender Gewerbegebiete entlang der Autobahnen wird ebenfalls abgelehnt und dagegen eine nachhaltige Kosten-Nutzen-Rechnung bezüglich Versiegelung, Klimaauswirkungen und Abwasserbeseitigungskosten für zu entwickelnde Gewerbegebiete eingefordert.**

#### **Begründung zu 5**

Der BUND begrüßt die Hinwendung zur „Entwicklung von zukunftssträchtigen Mobilitätslösungen“ in der Kiel Region. Ähnlich wie im Umland von Hamburg ist die Landespolitik zusammen mit Stadt und Umland gefordert innovative, ressourcenschonende Mobilitätskonzepte zu entwickeln und zu fördern.

#### **Umweltbericht zu 4.2.2 Vernetzung und Kooperation (LEP, Kapitel 1)**

Der BUND kommt zu einem anderen Ergebnis als der Umweltbericht: Da der Bericht für die Kooperationen nicht das Ziel definiert, positive Effekte für die Umwelt zu erzielen, sind die vorgetragenen Ergebnisse rein theoretischer Natur. Sämtliche Planungen verfolgen rein wirtschaftliche Interessen oder sollen Fehlplanungen in den Städten ausgleichen.

**Der BUND fordert deswegen folgende Formulierung im Umweltbericht: Der LEP verfolgt vorrangig wirtschaftliche Interessen, die nicht mit dem Schutz der Umwelt zu vereinbaren sind und den Flächenverbrauch weiter zunehmen lassen.**

## **2 Raumstruktur**

### **2.2 Ordnungsräume**

#### **Zu G3**

**Der BUND fordert, dass alle Städte und Gemeinden an den Siedlungsachsen eine Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr haben sollen. Die im Text angedeutete Optionalität lehnt der BUND ab.** Durch die geplante Fehmarnbelt-Querung mit der neuen Güterzugtrasse verlieren in Ostholstein jedoch viele Orte ihren Bahnhof. Die Haltepunkte werden aus den Orten heraus verlegt und die Anbindung einiger Orte verschlechtert sich.

#### **Zu Z3**

**Der BUND begrüßt das Ziel die Siedlungsentwicklung durch regionalen Grünzügen und Grünzäsuren zu strukturieren.**

### **Umweltbericht**

**Der BUND Schleswig-Holstein kritisiert in aller Schärfe die kontinuierliche Verharmlosung der Umwelteinflüsse im Umweltbericht.**

Weitere Bau- und Gewerbegebiete haben massive Umwelteinflüsse, dies muss ein darauf angelegter Bericht in aller Konsequenz darstellen. Politiker, Verwaltungen und Kommunen müssen angehalten werden Alternativen zu klimaverändernden und/oder ressourcenverbrauchenden Maßnahmen zu berücksichtigen.

### **2.3 Ländliche Räume**

#### **Begründung zu 1 und 2**

Ländliche Räume mit hohem touristischem Potenzial sind nicht nur an der Küste zu finden. Das Herzogtum Lauenburg und die Holsteinische Schweiz und nachrangiger auch Regionen wie Naturpark Aukrug und die Eider-Treene-Sorge bieten enorme Reserven für einen sanften, ressourcenschonenden und kleinteiligeren Tourismus dessen Marketingstrukturen jedoch gerade im Umfeld der Metropole Hamburg ausbaufähig sind. Im Herzogtum Lauenburg ist der Tourismus mit 7% der Wertschöpfung weit bedeutender und prägender als die Landwirtschaft inklusive Forstwirtschaft mit knapp 3% der Wertschöpfung im Kreis.

#### **Begründung zu 6**

ÖPNV ist grundsätzlich Zuschussbedürftig. Die Feststellung, dass in „ländlichen Räumen ... vielerorts kein wirtschaftlicher Betrieb möglich“ ist, ist insofern unnötig und lässt zusammen mit der Erwähnung von ehrenamtlich zu organisierenden Fahrtangeboten vermuten, dass hiermit eine Begründung zum weiteren landespolitischen Rückzug aus der Fläche eingeleitet werden soll.

**Dem widerspricht der BUND und fordert eine Garantie der Landesplanung von Seiten der Landespolitik für eine angemessene und flächendeckende Nahverkehrsversorgung der ländlichen Bevölkerung jenseits der Schülerverkehre.**

Dieses ist nur zu gewährleisten indem der Landeshaushalt auch eine finanzielle Verantwortung für die bisher noch gummigebundenen Nahverkehre übernimmt. Eine flächenhafte Nahverkehrsversorgung der ländlichen Räume ist mit dem aktuellen kommunalen Finanzausgleich für die Kreishaushalte nicht darstellbar

## **Umweltbericht**

Der Umweltbericht und der LEP gehen zu diesem Thema nicht weit genug.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert eine genaue Analyse der ländlichen Bereiche und deren Schwachstellen, Stärken und Bedürfnisse. Erst daraus können dann sinnvolle Maßnahmen abgeleitet werden.**

Digitalisierung und deren Vorteile können einige Nachteile (Information, Arbeit etc.) sicher ausgleichen. Ländliche Bereiche haben auch ihre Vorteile. Einiges ließe sich besser organisieren.

Viele Vorteile in den Städten werden durch die Allgemeinheit finanziert, während der ländliche Bereich keine entsprechende Subventionierung erhält, so dass vernünftige regelmäßige Busverbindungen aus Kostengründen wegfallen und z.B. Arbeit auf dem Land und der mobile Landarzt nicht wertgeschätzt werden. Zudem fehlen politische Initiativen, die ländlichen Bereiche attraktiver zu machen.

Der Landflucht ist im LEP entgegen zu wirken, da die Städte die Menschen nicht mehr aufnehmen können, so dass dann Siedlungsdruck an den Stadträndern entsteht.

## **2.5 Landesentwicklungsachsen**

### **Grundsatz 1**

Anders als alle anderen dargestellten Landesentwicklungsachsen befindet sich die angegebene Trassenführung der A20 westlich von Bad Segeberg nur im Planfeststellungsstadium. Befahrbar ist die A20 absehbar bis weit in die zwanziger Jahre nur von der Landesgrenze nach Mecklenburg- Vorpommern bis Bad Segeberg. Die folgenden sechs Bauabschnitte sind nicht rechtswirksam, befinden sich noch in der Planfeststellung oder die Planfeststellungsbeschlüsse sind in drei Fällen vom Bundesverwaltungsgericht als rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt worden. Insofern entspricht die Darstellung auf der Karte vielleicht den Wünschen der Landesregierung, wird in der Realität weder vom Zeitraum bis 2030 noch von der Trassenführung umsetzbar sein. In der Begründung zu 1 wird dargestellt, dass Landesentwicklungsachsen zentrale Stränge für Räume markieren „die durch diese überregionalen Verkehrswege erschlossen sind“. Ein Futur oder ein Konjunktiv in Form von sollen oder können ist hier nicht enthalten.

**Der BUND fordert deswegen den Abschnitt der A20 westlich von Bad Segeberg bis zur Elbe vorerst nicht als Landesentwicklungsachse darzustellen.**

### **Grundsatz 2**

**Weiterhin fordert der BUND das Schienennetz als Grundlage für das Landesentwicklungsachsenkonzept heranzuziehen. Die eingeleitete Abkehr vom Verbrauch fossiler Brennstoffe wird den Bahnverkehr vor neue Herausforderungen stellen um den zukünftigen Mobilitätsansprüchen der Menschen gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang das vorhandene leistungsfähige überregionale Schienennetz nicht als Landesentwicklungsachsen zu benennen ist fahrlässig rückwärtsgewandt und verantwortungslos.**



## **3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung**

### **3.3 Siedlungsachsen**

Der BUND begrüßt die Zielsetzung einer Orientierung der Siedlungsentwicklung entlang der Siedlungsachsen. Der BUND fordert dieses Ziel jedoch von den Oberzentren auf die Mittel- und Unterzentren zu erweitern und die zukünftige Siedlungs- und Gewerbeentwicklung ist an das Vorhandensein bzw. eine Entwicklung von Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Anbindungen und perspektivisch an Radschnellwege-Achsen zu verknüpfen. Die MetropolRegion Hamburg diskutiert bereits mehrere Trassen, die zumindest in den Regionalplänen zu berücksichtigen sind. Eine weitere Zersiedelung ist nicht ÖV-tauglich und damit nicht zukunftstauglich und wird deshalb vom BUND entschieden abgelehnt!

#### **Grundsatz 3**

Der BUND fordert, dass die Spiegelstriche bezüglich des schienengebundenen ÖPNV, der ökologischen und landschaftlichen Verträglichkeit sowie die zusammenhängenden landschaftlichen Freiräume nicht als Grundsatz, sondern als weitergehendes Ziel benannt werden um die ökologische Funktionsfähigkeit zu gewährleisten.

### **3.4 Entwicklungs- und Entlastungsorte**

Der BUND lehnt die für den Planungsraum III geplanten Entwicklungs- und Entlastungsorte ab. Sofern eine weitere Bebauung nicht zu verhindern ist, braucht es für zukünftige Mobilitätskonzepte eine Bündelung auf den Siedlungsachsen. Zusätzlich sollte zukünftig eine Mindest-Einwohnerdichte festgelegt werden, die nicht mehr unterschritten werden darf, um Öffentliche Verkehre ausreichend auslasten zu können. Perspektivisch sind eine Erweiterung der Siedlungsachsen zusätzlich zum Öffentlichen Verkehr auch um Radschnellwegachsen denkbar. Dazu bräuchte es aber eine landesweite Planung von Radschnellwegen. Bislang ist erst die MetropolRegion Hamburg dabei, Radschnellwegtrassen zu prüfen.

### **Umweltbericht**

Die Bewertung zu Kap. 4.2.4.2 Entwicklungs- und Entlastungsorte ist nicht schlüssig, denn sie beruht auf der Annahme, dass die zusätzlichen Siedlungsflächen in den Entlastungsorten zu geringerem Wachstum von Siedlungsflächen in den Verdichtungsräumen führen. Viel wahrscheinlicher ist aber, dass es sowohl in den Verdichtungsräumen als auch in den ländlichen Räumen zu vermehrter Siedlungstätigkeit kommen wird, da es bislang keine Anzeichen dafür gibt, dass Gemeinden auf Entwicklungsmöglichkeiten verzichten.

### **3.5 Baugebietsgrenzen**

Der BUND hält das Ziel der Festlegung von Baugebietsgrenzen in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung in den Regionalplänen bei fehlenden regionalen Grünzügen für besonders wichtig. Das Ziel sollte auf keinen Fall abgeschwächt werden.

#### **Ziel 3**

In diesem Absatz liegt der eigentliche Beweggrund, der eine Fortschreibung des LEP für die Landesregierung notwendig erscheinen ließ. Zum Ende 2015 waren schon mehr als 100 Gemeinden und Städte an ihre Grenze ihrer 2010 bis 2025 festgelegten wohnbaulichen Entwick-

lung gekommen. Durch die Finanzkrise 2008 und der darauf folgenden globalen Zinspolitik entwickelte sich ein Hinwendung des Finanzmarktes in Richtung „Betongeld“ und der Anlage von privaten wie institutionellen Geldern in Immobilien. Insbesondere Hamburg hat darauf unzureichend reagiert und die entstehenden Wohnbauprobleme an seine Umlandgemeinden weitergereicht.

Diese Entwicklung hat im letzten Jahrzehnt eine Zersiedlung ohnegleichen in Schleswig-Holstein geschaffen, deren einhergehende Versiegelung von Flächen unbemerkt einen großen klimatischen Einfluss bewirkt. So wird zum Beispiel der Wasserhaushalt des Bodens grundsätzlich gestört. Regenwasser versickert schlechter und füllt die Grundwasservorräte weniger auf. Zudem steigt das Risiko, dass bei Starkregenereignissen die oberflächlich abfließenden Wasserfluten nicht mehr durch Vorfluter und Kanalisation gemanagt werden können. Versiegelte Böden tragen zudem zu einer Aufheizung der Umgebung und zu einer Aufheizung von Siedlungsräumen und dem Klima bei. Sie sind nicht mehr für den Pflanzenbewuchs verfügbar, der als Wasserverdunster und Schattenspende eine ökologische Kühlfunktion übernehmen kann. Besonders zu nennen ist aber der Verlust des Bodens an sich. Die natürliche Bodenfruchtbarkeit wird durch eine Versiegelung massiv beeinträchtigt. Bodenfauna geht zugrunde. Fruchtbarer oder eventuell sogar schutzwürdiger Boden geht verloren.

Die Bundesrepublik hat das Problem erkannt und legt in der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ von 2016 fest, dass der Flächenverbrauch in Deutschland bis 2030 auf 30 Hektar pro Tag begrenzt wird und 2050 sogar unterm Strich keine Flächen mehr verbraucht werden. Von diesen 30 Hektar pro Tag hat Schleswig-Holstein flächenmäßig einen Anteil von 1,3 Hektar pro Tag die es bis spätestens 2030 einhalten soll. Davon sind wir jedoch noch weit entfernt. Schleswig-Holstein ist seit langem das Bundesland mit dem relativ höchsten Flächenverbrauch in der gesamten Bundesrepublik. Der Flächenverbrauch liegt in Schleswig-Holstein, vor allem durch Siedlungs- und Verkehrsbaumaßnahmen, bei mehr als 2,7 Hektar pro Tag. Flächen, die für Wasserregeneration, Wärmepufferung und CO<sub>2</sub>-Bindung verloren gehen. Die Maßgabe wird also um mehr als das Doppelte überschritten.

Alleine zwischen 2000 und 2010 wurde landesweit eine Fläche versiegelt, die größer als die Gebiete der Städte Neumünster und Rendsburg zusammen einnimmt (94 qkm). Es ist anzunehmen, dass sich dieser Flächenverbrauch in den letzten Jahren eher gesteigert hat. Eine Verringerung des weit überhöhten Flächenverbrauchs in Schleswig-Holstein muss deswegen oberste Priorität einer Landesentwicklungsplanung haben.

In der Fortschreibung wird diese Notwendigkeit durch die Veränderung des Bemessungszeitraums für die Berechnung der wohnbaulichen Entwicklung vom 31.12.2009 auf den 31.12.2017 (oder später) konterkariert. Acht Jahre intensive Bautätigkeit in den Gemeinden werden damit weggewischt und gerade diejenigen Städte und Gemeinden, die mit ihren Flächen herumgeast haben, werden nun belohnt indem sie im Endeffekt mit einer Verschiebung um fünf Jahre auf bauliches Volumen von bis über 130 Prozent gegenüber 2010 wachsen. Wie die Prognose schon richtig vermutet bei gleichen, bzw. leicht verringerten Bevölkerungszahlen. In der ökologischen Bilanz eine katastrophale Entwicklung mit unabsehbaren finanziellen Infrastrukturfolgekosten z.B. durch die unzureichende Kanalisationssituation in den Niederungsgebieten (20% der Landesflächen).

Die Festlegung auf einen wohnbaulichen Entwicklungsrahmen wird ad Absurdum geführt, wenn der Rahmen neu definiert wird sobald er erreicht wird. Dann ist eine Unterlassung der Nennung von Zahlen ehrlicher. Mit dieser durch die Fortschreibung des LEP angewandten variablen Regelung ist ein landesplanerisches Eingeständnis des Versagens vor wohnbaulichen Wildwuchs festgeschrieben. Der BUND sieht eine erneute willkürliche Fortschreibung des LEP Anfang der 20-iger Jahre kommen, sobald die Kontingente von den ersten maßgebenden Kommunen wieder ausgeschöpft worden sind.

**Der BUND lehnt den in der Fortschreibung neu festgelegten Stichtagsregelung zum 31.12.17 (bzw. den aktuell verfügbaren Wohnungsbestand bei Inkrafttreten des Plans) auf schärfste ab. Insbesondere in der von der Staatssekretärin Herbst am 16.12.2018 vor der Presse geäußerte vorzeitigen Berücksichtigung dieses Termins bei der weiteren Planungsgenehmigungspraxis – also vor der Beteiligung der Öffentlichkeit - erkennen wir eine Rechtsbeugung und behalten uns juristische Schritte vor. Der BUND fordert den Bemessungszeitrahmen bei dem ursprünglichen Stichtag 31.12.2009 zu belassen und von dem ursprünglichen benannten Ende der Geltungsdauer von 2025 auf 2030 zu verschieben.**

Im Umweltbericht wird die Erweiterung des Entwicklungsrahmens von 10 5 bzw. 15 % als „potenzielle Zunahme der Flächeninanspruchnahme“ angesprochen und auf die „Innenentwicklungspotenziale“ als entsprechender Ausgleich hingewiesen. Als ob die Innenverdichtung nicht ebenfalls zu einem, wenn auch zu geringeren, Flächenverbrauch führt. As Alternativenprüfung ohne weitere Untersuchungen einen möglichen Preisanstieg im Wohnungsmarkt zu prognostizieren und damit alle umweltrelevanten Argumente wegwischen zu wollen ist nicht nur unwissenschaftlich, sondern fachlich vollständig unzureichend. Die im Ergebnis festgehaltene Verschiebung der Verantwortlichkeit der Umweltauswirkungen der raumordnerischen Kennzahlen auf die Regional- bzw. Bauleitplanung ist im höchsten Maße peinlich für eine verantwortungsvolle Landesplanung und rechtlich nicht durchsetzbar.

**Der BUND fordert eine Verpflichtung der städtebaulich planenden Kommune zu einer spezifischen kommunalen Bedarfsprognose sowie einer Folgekosten-Nutzen-Rechnung für den langfristigen Gemeindehaushalt als Bedingung einer Bauleitplanungsgenehmigung.**

### **Zu Z3**

Der Begriff „Freizeitwohnungen“ ist nicht eindeutig und wird auch nicht erläutert. Wenn damit Zweitwohnungen gemeint sein sollten, dann sollte, um Missverständnisse zu vermeiden, auch der Begriff „Zweitwohnungen“ verwendet werden. Ansonsten sollte der Begriff „Freizeitwohnungen“ definiert werden.

Bei städtebaulichen Planungen in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung müssen aktuelle und zuverlässige Nachweise über den bisherigen Bestand von Dauerwohneinheiten und Ferien-/Freizeitwohnungen erbracht werden. Die Anzahl der Zweitwohnungen ist ja durch die Zweitwohnungssteuer bekannt. Der Bau von Zweitwohnungen muss in diesen Kommunen auf 20% und der von Ferien-/Freizeitwohnungen auf 10% der kommunalen Wohneinheiten reduziert werden, da die Verdrängung der Wohnbevölkerung besonders aus den Küstenorten erheblich voranschreitet.

### **Umweltbericht**

**Der BUND bemängelt die vollkommen unzureichende Bewertung und unqualifizierte Alternativenprüfung der Siedlungsentwicklung im Umweltbericht (Anhang D). Es fehlt eine ver-**

**tiefende Bewertung sowie gründliche Alternativenprüfung sowie quantifizierbare Ergebnisse. Wegen der hohen umwelt- und klimapolitischen Bedeutung der veränderten Bedingungen durch die geänderte Stichtagsregelung ist in diesem Fall von einem grundsätzlichen Mangel in einem sensiblen Bereich der Umweltauswirkungen Klima und Boden zu sprechen und das Verfahren normativ angreifbar. Im Kommentar zu Kap. 3.6.1 werden die negativen Effekte der Fortschreibung des LEP deutlich genannt: Es wird mehr Wohnungsbau betrieben und in die ländlichen Räume getragen. Der Verweis auf die Detailplanung auf kommunaler Ebene, die dann negative Effekte minimieren soll, ist der Ebene des LEP nicht angemessen. Hier sollte der LEP den Gemeinden klare Grenzwerte setzen und auch keine Überschreitungen zulassen, anstatt die Hoffnung auf naturschonenden Umgang auf kommunaler Ebene zu setzen. Sollte sich an dieser Stelle keine substantielle qualitative Verbesserung ergeben, behält sich der BUND eine grundsätzliche juristische Prüfung der Rechtmäßigkeit des Umweltberichts vor.**

#### **Ziel 5**

Grundsätzlich stimmt der BUND dem Ziel Innenraumentwicklung vor Zersiedlung im Außenbereich zu. Allerdings muss an dieser Stelle die Notwendigkeit des Erhalts von Grünzügen sowohl als Biotopverbund als auch als Frischluftkorridore eine stärkere Berücksichtigung finden. Brachflächen und Nachverdichtungen pauschal als potentielle Innenentwicklungsräume zu benennen ist deswegen nicht zielführend. Mit diesen meist wasserdurchlässigen Böden ist ausgesprochen sensibel umzugehen. Es fehlt hingegen jeglicher Hinweis auf die flächenschonendste Entwicklungsmöglichkeit in die Vertikale. Grundsätzlich ist einer vertikalen Verdichtung der Vorzug vor einer horizontalen zu geben.

Hier sind gerade im Mehrfamilienhaussegment enorme Potentiale zu erwarten die zu einer bedarfsgerechten Flächenplanung (kleinere Haushalte, ältere Menschen, zentrale Versorgungsmöglichkeiten) und zu einer nachhaltigen wohnbaulichen Entwicklung führen können. Gerade auch in ländlichen Regionen ist der Bedarf an bezahlbaren, kleinteiligen, altersgerechten Mietwohnungen enorm gestiegen. Berücksichtigung finden in der vorgegebenen Planung voraussichtlich vor allem die flächenverbrauchendste Form des Wohnungsbaus. Das Einfamilienhaus.

Neuzubauende Wohneinheiten müssen grundsätzlich dem Gebot einer nachhaltigen und energieneutralen Ausführung unterworfen werden. Es wird darauf verwiesen, dass Bautätigkeit, insbesondere die dafür nötige Herstellung von Zement und Beton global einen Anteil von 4% an der Klimakrise hat. Um dies umzusetzen, sind neue architektonische Maßstäbe zu setzen. So ist konsequent eine quartiersnahe Energiegewinnung einzufordern und ebenso eine konsequente Eingrünung von Fassaden und (nicht zur Energiegewinnung eingesetzten) Dachflächen. Bei der Begrünung von Dachflächen ist es nicht damit getan, dünne Schotterauflagen mit Fetthenne zu bepflanzen, sondern es muss ermöglicht werden, dass die Bauten statisch in der Lage sind, auch Bepflanzungen bis hin zu Gehölzen zu tragen. Unter Verwendung von Baukonzepten wie Terrassen- und Hügelhäusern lässt sich so Gartenflächen für die Bewohner auf den Dächern schaffen. Insbesondere Flachdächern im städtischen Bereich können vernetzt werden, so dass auf ihnen regelrechte Parks angelegt werden können, die das Stadtklima erheblich verbessern und ggf. auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können (siehe z.B. High Line Park New York).

### **3.7 Gewerbe und Industrie**

**Der BUND lehnt die Ausweisung von weiteren Gewerbegebieten entlang von Autobahnen ab, da die Erfahrung mit bereits bestehenden Autobahn-Gewerbegebieten erwarten lässt, dass sie zum Nukleus weiterer Entwicklungen grauer Infrastruktur werden, dass sie dem Landschaftsbild in ansonsten noch wenig beeinträchtigten Räumen schaden, erheblichen Flächenbedarf erzeugen und unverhältnismäßig starke Auswirkungen auf die Umwelt haben.**

Es ist zu prüfen inwieweit Wohneinheiten geschaffen werden können, wenn Supermärkte und Gewerbebauten, die zurzeit vorzugsweise als raumgreifende Flachbauten errichtet werden, aufgestockt und überbaut werden. Solange dieses Potential in den bauwilligen Gemeinden nicht ausgeschöpft ist, sollte dort keine neue städtebauplanerische Planung gestattet werden. Zahlreiche Flachbauten mit gewerblichem Charakter sind allerdings aufgrund ihrer Statik nicht geeignet, eine Aufstockung mit Wohnetagen zu tragen. Hier könnte ein Konzept Abhilfe schaffen, nach dem die oft riesigen Parkflächen in mehrstöckige Hochgaragen in Leichtbauweise verlagert werden, wie sie etwa in den Parkhäusern am ZOB Mölln oder am UKSH in Lübeck verwirklicht sind. Solche Hochgaragen könnten auf eigenen Ständern ruhend den Raum über den jeweiligen Flachbauten nutzen und überdies auch als Plattform für Solarenergie dienen. Die ebenerdigen Parkflächen würden dann frei für eine Wohnbebauung. **Die hier skizzierte Strategie muss bei neu anzulegenden Gewerbegebieten als verbindliche Norm festgeschrieben werden.**

### **Umweltbericht**

**Der BUND bemängelt die fehlende Bewertung dieses Kapitels**

#### **Zu G4**

**Wenn schon neue überregionale Gewerbegebiete geplant werden, dann fordert der BUND diese nur in Verbindung mit (Güter)-Bahnbindung bzw. Wasserstraßenanbindung zu genehmigen.**

Handlungsmaxime muss es sein mehr Güter auf die Bahn bzw. das Wasser zu bekommen und den straßengebundenen Güterverkehr zu minimieren. Neue Gewerbegebiete nur mit Bahnanschluss!

### **3.9 Städtebauliche Entwicklung**

#### **Zu G3**

**Aufgrund des in 3.6.1 Geschriebenen fordert der BUND dazu auf im LEP konkrete Flächenverbrauchsziele in Übereinstimmung mit dem Nationalen Nachhaltigkeitsziel 1,3 Hektar pro Tag in 2030 zu formulieren und quantifizierbare Zwischenziele festzulegen. Das könnte für 2021 2,6 Hektar pro Tag sein für 2024 2,2 Hektar pro Tag, für 2027 1,8 Hektar pro Tag und 2030 dann 1,3 Hektar pro Tag. Hierfür muss ein ähnliches Verfahren mit dem neuen Energiewende- und Klimaschutzgesetz in Schleswig-Holstein seit 2018 als Evaluationsprinzip in Form des angekündigten Flächenmanagements angewendet werden. und kann in analoger Weise in Bezug auf den Flächenverbrauch übernommen werden, das sichergestellt, dass die Landesregierung bei Fehlentwicklungen Maßnahmen ergreift um mögliche Fehlentwicklungen auszugleichen.**

## **Umweltbericht**

Das Ziel den Flächenverbrauch begrenzen zu wollen, wird ausdrücklich gelobt. Aus Sicht des BUND Schleswig-Holstein enthält der LEP jedoch keine Konzepte, dieses Ziel auch zu erreichen. Andere Ziele, die eher der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes dienen, wie Aussagen zum Logistikstandort des Nordens, der Wirtschaftsförderung, dem Wunsch nach mehr Tourismus, die Ideen zur Metropolregion Hamburg etc. stehen dem Ziel grundsätzlich entgegen.

Der Umweltbericht hält eine weitere Reduzierung des Flächenverbrauchs nicht für realistisch. Die Landesregierung rechnet bis 2020 mit einem Bevölkerungswachstum von 2,6 Prozent, wobei allerdings bis 2040 mit einer Abnahme der Bevölkerung gerechnet wird, so dass dann nur noch ca. 1,4 Prozent mehr Menschen in Schleswig-Holstein wohnen, als heute. Dies macht deutlich, dass der Flächenverbrauch auch aus einer langfristigen Betrachtung des Bevölkerungswachstums nicht gerechtfertigt ist.<sup>3</sup>

### **Zu G4**

**Die Einrichtung eines Flächenmanagements begrüßt der BUND grundsätzlich.**

In der hier aufgerufenen Weise ist dieses Instrument allerdings wirkungslos solange die Benennung einer Zuständigkeit für das beschriebene „nachhaltige, zukunftsweisende Flächenmanagement“ fehlt.

**Der BUND fordert die Landesplanung auf im LEP festzusetzen, dass ein kommunales Flächenmanagement ab einer Größenordnung von 0,5 Hektar verpflichtend ist und verantwortliche Strukturen oder Institutionen zu benennen, die das Flächenmanagement personell und finanziell umsetzen.**

### **Zu G5**

**Die angestrebte Nutzungsmischung begrüßt der BUND grundsätzlich. Insbesondere die fußläufige Anbindung der Nahversorgung an die Wohngebiete wird vom BUND begrüßt. Darüber hinaus ist es notwendig, großflächige Einkaufszentren mit besonderer Bedeutung an den SPNV, zumindest an den ÖV, anzubinden. Und diese zudem mit Fahrradstellplätzen in guter Qualität auszustatten.**

## **3.10 Einzelhandel**

**Zusammengefasste Forderungen des BUND:**

**Die Wegezwecke „Einkaufen und Besorgungen“ nehmen in ihrer Bedeutung immer mehr zu. Mit immer länger werdenden Wegen. Grundsätzlich hat in den letzten Jahrzehnten dabei eine starke Ausrichtung auf eine automobilen Anbindung stattgefunden. Statt vieler kleiner Nahversorgungsäden werden immer größere Läden und eigentlich fast nur noch an Hauptverkehrsstraßen errichtet. Mit riesigen Autoparkplätzen statt Fahrrad-Abstellplätzen oder ÖV-Anbindung**

- **Sofortiger Stopp dieser autozentrierten Einzelhandelsplanungen**

---

<sup>3</sup> [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/demografie\\_bevoelkerungsentwicklung.html;jsessionid=A6BF45914F5B4FF1B4CC6FF88AE1DE8D#doc1461566bodyText1](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/demografie_bevoelkerungsentwicklung.html;jsessionid=A6BF45914F5B4FF1B4CC6FF88AE1DE8D#doc1461566bodyText1)

- **Nahversorgung-Läden nur noch in fußläufiger Erreichbarkeit zu den jeweiligen Wohngebieten (und ggf. nicht an den Hauptverkehrsstraßen)**
- **Großflächiger Einzelhandel nur mit Bahn-Anbindung oder zumindest guter ÖV-Anbindung**

#### **Zu G2**

Die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung ist unerlässlich und wird vom BUND begrüßt. Wegen ihrer hohen klimapolitischen Bedeutung sollten diese Aussagen jedoch nicht als Grundsatz, sondern als Ziel formuliert sein.

#### **Zu Z3**

Der BUND fordert, dass Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe ohne Ausnahme (und nicht nur in der Regel) in Oberzentren errichtet werden. Die Ausnahmen für großflächige Einzelhandels-Vorhaben in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion dürfen nicht zugelassen werden.

Dagegen begrüßt der BUND, dass Hersteller-Direktverkaufszentren grundsätzlich nur in Oberzentren zulässig sind. Zusätzlich müssen sie an die Bahn angebunden sein. Für bestehende Hersteller-Direktverkaufszentren ist nachträglich eine Bahnanbindung zu schaffen, z.B. für das Outlet-Center Neumünster.

#### **Zu G10**

Der BUND begrüßt die Einbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in örtliche und regionale ÖPNV-Netze.

Ikea hat aufgrund seiner positiven Erfahrungen mit seinem neuen Haus in Hamburg-Altona bereits beschlossen, keine neuen Häuser mehr auf der grünen Wiese zu errichten, sondern nur noch in ÖV-Nähe.

#### **Zu G13**

Der BUND begrüßt die angestrebte Auseinandersetzung der Städte und Gemeinden mit dem Online-Handel. Nach dem 3. Leitziel des neu zu erstellenden Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (Start war am 13.5.2019) ist urbaner Lastenverkehr Radverkehr. Dieses Ziel ist hier zu berücksichtigen.

#### **Zu B2**

Der BUND teilt die Einschätzung, dass eine Distanz von 500 bis 1000 Meter eine gute Entfernung für die fußläufige Erreichbarkeit ist. Ebenso die zehn Kilometer bis zum nächsten Zentralen Ort.

Mehrere Bio-Mitgliederläden (Widerhaken, BissFest, BioHof,...) in Kiel zeigen, dass mit anderen Konzepten (Mitgliederläden) auch mit wesentlich weniger Personen (mehrere Hundert) ein wirtschaftlicher Betrieb möglich sind. Die festen Kosten wie Miete und Personal werden dort über die Mitgliedsbeiträge finanziert. Die (Bio)-Waren werden zum großen Teil sogar zum Einkaufspreis verkauft.

### **Umweltbericht**

Die Aufweichung der strengen Bindung von großflächigem Einzelhandel an die zentralen Orte führt aus Sicht des BUND im Gegensatz zu der Bewertung auf S.65/66 zu einem weiteren Flächenverbrauch und ist eine Folge der in Kap.3.6.1 getroffenen Entscheidung zum Wohnungsbau sowohl im Verdichtungsraum als auch im ländlichen Raum. Auch hier fällt auf,

dass die Landesplanung die Verantwortung für Art und Umfang der Umweltauswirkungen der kommunalen Ebene zuschiebt.



## 4 Wirtschaftliche Entwicklung

### 4.2 Wissenschaft, Forschung, Technologie

Der BUND Schleswig-Holstein begrüßt den neuen Zusatz in G2 für die Unterstützung kreativer Talente in Schleswig-Holstein. Er kritisiert dahingehend die technologisch-wirtschaftliche Lesart einiger anderer Grundsatzteile und wünscht sich auch die Stärkung nicht monetär-orientierter Wissenschaft, insbesondere der Umweltwissenschaft und des Naturschutzes. **Insgesamt dürfen Förderprogramme nur entwickelt werden, wenn sie mindestens zwei Dimensionen der Nachhaltigkeit gezielt ansprechen. Der offene Zugang zu Informationen der Forschung darf nicht nur Wissenschaftler\*innen vorbehalten sein, wie in G2 gefordert, sondern muss allen Menschen ermöglicht werden.**

### 4.3 Mobilität und Verkehr

#### Zu 1 G

Nein, Deutschland verträgt kein weiteres Wachstum, weder ein Wirtschaftswachstum noch ein Straßenverkehrswachstum.

**Die Bezahlbarkeit der Mobilität durch die Nutzer sieht der BUND vorrangig beim ÖV. Dem MIV (motorisiertem Individualverkehr) müssen dagegen alle externen Kosten angelastet werden.**

Da dies bislang nicht der Fall ist, muss die Nutzung entsprechend teurer werden. Das klimapolitische Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2030 um 40% zu senken ist einerseits nicht ambitioniert genug, und andererseits mit diesem LEP nicht zu erreichen. Es sind Maßnahmen zu initiieren, mit denen bis 2035 Klimaneutralität für Schleswig-Holstein erreicht werden kann. Die Bedürfnisse der Menschen werden sich der Klimakatastrophe anpassen müssen, nicht umgekehrt. Das Hoffen auf seligmachende technologische Entwicklungen lenkt von tatsächlichen Problemen und notwendigen Lösungen ab.

#### Zu 3 G

**Es braucht ein wirklich umfassendes E-Mobilitätskonzept, welches auch die Leitungskapazitäten und die Ausbaukosten zumindest der Oberzentren miteinbezieht. Dabei sind die zukünftige, also um mind. 70 % gegen heute reduzierte, Anzahl der Kfz und die vorhandenen Kapazitäten der Stromnetze zu berücksichtigen.**

Selbst das Umweltbundesamt geht davon aus, dass die Zahl der Pkw auf 30% des heutigen Bestandes reduziert werden muss. Theoretisch wäre eine noch weitere Reduktion der Pkw-Zahl auf 10% des heutigen Standes denkbar, denn nur ca. 10% der Kfz sind gleichzeitig im Betrieb. 90% stehen nur rum. Dafür braucht es pro Pkw etwa 3 – 4 Parkplätze. Mit der Reduktion der Kfz-Anzahl einhergehend, müssen die mit dem Pkw zurückgelegten Wege und Kilometer drastisch reduziert werden. Werden wieder mehr Wege mit dem ÖV zurückgelegt, wird dieser auch wieder wirtschaftlicher.

**Der BUND fordert mehr Anstrengungen dahin, transeuropäische Verkehre via Autobahnen zu reduzieren, damit für Autobahnen etc. nicht immer mehr Flächenverbrauch notwendig ist. Es gilt genau zu analysieren, warum und was durch Schleswig-Holstein transportiert wird.**

Würden die tatsächlichen Transportkosten inkl. der Infrastruktur und den Kosten für Umweltbelastungen auf den Preis der zu transportierenden Gütern angerechnet werden, würde evtl.

z.B. keine Milch von Bayern nach Norwegen transportiert werden. Somit könnte ein weiterer Ausbau stark reduziert werden oder wäre sogar gar nicht notwendig!

#### **Zu 5 Z**

Es wird keine umweltverträgliche feste Fehmarnbeltquerung geben können. Der BUND kritisiert genau diese riesigen Umweltbelastungen der neuen Fehmarnbeltquerung und fordert eine genaue Analyse des tatsächlichen Bedarfs. Bei Beobachtung der Situation am Fährterminal in Puttgarden lässt sich erkennen, dass kurzfristige Engpässe nur zur Hauptreisezeit im Sommer und dann auch nur am Wochenende auftreten. Auch hier lässt sich ohne neue Fehmarnbeltquerung evtl. schon durch bessere digitale Verkehrssteuerung und Ferienzeitanplanungen einiges erreichen.

Es wird auch keine ökologisch verträgliche Vertiefung der Elbe geben können.

**Die Größe der Schiffe ist daher im Rahmen einer internationalen Vereinbarung zu begrenzen.**

#### **S. 113**

##### **Zu 7 G + 8 G**

**Die Bildung von organisatorischen Netzwerken zur Erhöhung der Attraktivität des Personenverkehrs und des Logistikstandortes wird vom BUND begrüßt.**

Es braucht über die organisatorischen Netzwerke hinaus ein Kompetenzzentrum Mobilität. Siehe dazu mehr in dem Ramboll-Gutachten: „Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“. Die Umstrukturierung des Verkehrsministeriums zum 1.5.2019 geht zwar in die richtige Richtung, reicht aber bei weitem nicht aus.

#### **S. 114**

##### **Zu B zu 3 (Elektromobilität)**

Es gibt einen typischen Rebound-Effekt bei E-Pkw in Norwegen, dem Vorreiterland in Sachen E-Pkw: Vor dem Kauf eines E-Pkw wurden 23% der Arbeitswege mit dem ÖV gemacht, nach dem Kauf eines E-Autos nur noch 4%. Entsprechend schnellte die Nutzung des Pkw von 65% auf 83% der Arbeitswege hoch. Also mehr Pkw-Verkehr durch Kauf eines E-Autos! Alternative Antriebe für Privat-Pkw sind nicht nur eine Sackgasse, sondern erhöhen durch den Rebound-Effekt (s. o.) nur noch den Autoverkehr. Allenfalls in den ländlichen Räumen und auf den Wegen zum nächsten ÖV-Haltepunkt werden sie eine wichtige Rolle spielen. Lärm, Ressourcen- und Flächenverbrauch entstehen auch durch E-Mobile und sind deshalb keine grundsätzliche und allumfassende Lösung der Klimaprobleme.

Das Gelingen der Energiewende durch die Nutzung von fluktuierenden erneuerbaren Energien wird nur bei gleichzeitig reduziertem MIV funktionieren. Der wesentliche Bestandteil der Energiewende ist die Energieeinsparung! Es bräuchte ein zusätzliches starkes E-Mobilitätsnetz in den Städten. Das vorhandene Stromnetz zur Versorgung der Gebäude (Mittel- und Niederspannungsnetz) wird dafür nicht geeignet sein, dass Stromnetz für die Laternen und LSA schon gar nicht. Je höher die Ladeleistungen der E-Autos, desto höher die Anforderungen an das Leitungsnetz und die Pufferkapazitäten.

Nur Anreize z.B. zur Nutzung des ÖV werden nicht ausreichen.

**Es wird nötig sein, zusätzlich zu den Anreizen (Pull-Maßnahmen) auch Push-Maßnahmen einzusetzen.**

Nur wenn jeder einzelne für seine Mobilität auch den entsprechenden Preis zahlt (für Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Flächen- und Ressourcenverbrauch, Lärm, Luftschadstoffe, ...) und die unendlich vielen Privilegien des Kfz-Verkehrs schnell zurückgenommen werden, werden die Menschen ihr Verhalten verändern. Es braucht also ein umfassendes Mobilitätskonzept und eine schnelle Änderung der infrastrukturellen, finanziellen, rechtlichen und personellen Rahmenbedingungen.

Auch E-LKWs brauchen Platz auf der Straße, mehr als ein Güterzug.

**Es braucht zwingend eine Verlagerung des Güterverkehrs – insbesondere auf den langen (Transit)strecken - auf die Schiene.**

Dies erfordert Abstimmungen mit den Nachbarländern und einen massiven Ausbau der Bahnstrecken.

Was die E-Highways angeht, sollten die ersten Versuche abgewartet werden.

**Der BUND hält die Installation von E-Highways auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen nicht für die richtige Technik der Zukunft.**

Der Strom könnte aus der Straße induktiv bezogen werden, was auch für Pkw nutzbar wäre. Diese Elektrifizierung bietet mehr optische Attraktivität, optimale Nutzbarkeit, ist weniger wartungsanfällig, stört nicht die Avifauna und benötigt keinen zusätzlichen Flächenverbrauch.

Die Bedeutung der öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen wird massiv überschätzt. In der Mobilität der Zukunft werden die langen Strecken mit dem ÖV zurückgelegt werden müssen. Das private E-Auto wird eher als Zubringer zum nächsten ÖV-Haltepunkt genutzt werden. Oder auf Wegen im ländlichen Raum. Auf dem Lande wird das E-Auto die nächsten 20 Jahre noch eine wichtige Rolle spielen. In den Städten hingegen, wird es zukünftig nur wenige private (E)-Autos geben dürfen. Es wird nicht machbar und auch nicht wünschenswert sein, die vorhandenen Verbrenner 1:1 durch E-Autos zu ersetzen. Es ist in den Städten schlicht nicht darstellbar, ein flächendeckendes öffentliches E-Ladenetz aufzubauen (s. o). Außerdem brauchen auch E-Autos viel zu viel Platz. Pkw stehen durchschnittlich etwa 90% ihrer Zeit nur herum. Dieser Platz wird dringend für körperaktive Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren, Inlineskaten usw.) sowie für die Aufenthaltsqualität und für Grünflächen auch als Klimaanpassung benötigt. E-Mobilität bei Pkw wird in den Städten nur in Kombination mit CarSharing-Fahrzeugen eine sinnvolle Zukunft haben. Diese benötigen jedoch im Wesentlichen (bei stationsgebundenem CarSharing) halböffentliche E-Ladesäulen.

**In zukunftstauglichen Städten wird es in den Quartieren Mobilitätsstationen (s. dazu Masterplan Mobilität KielRegion) geben müssen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote, u.a. auch E-CarSharing-Fahrzeuge mit halböffentlichen E-Ladesäulen zum Nutzen zur Verfügung stehen werden.**

**Zu B zu 4 - 6**

**Politik und Verwaltung haben die Aufgabe, durch die Setzung von infrastrukturellen, finanziellen, rechtlichen und personellen Rahmenbedingungen eine Zunahme der Verkehrsbeziehungen im Ostseeraum zu verhindern! Mit der Klimakatastrophe ist nicht zu spaßen!**

**Der BUND lehnt die feste Fehmarnbeltquerung aus verschiedenen Gründen grundsätzlich ab. Es liegen mehrere Klagen vor, ein Baubeginn ist nicht absehbar.**

**Der BUND begrüßt die Beseitigung des Engpasses zwischen Pinneberg und Elmshorn und den Ausbau der Bahnstrecke auf der Jütlandroute.**

**Naturgesetzlich müssen die Verkehrsströme abnehmen, siehe Klimawandel.**

**S. 115**

**Langfristig wird es aus Klimaschutzgründen nicht erforderlich sein, eine östliche Elbquerung zu prüfen.**

**Jeder Ausbau ist mit Flächenverbrauch sowie mit Umwelt- und Naturschäden verbunden. Es braucht eine umfassende Planung der Mobilität, des Wohnens und der gesamten Wirtschaft. Dazu braucht es jetzt einen sofortigen Planungsstopp aller Straßenplanungen und Straßen(aus)baumaßnahmen. Auch sämtliche Flächenverbräuche durch Wohnen und Wirtschaft sind im Zusammenhang mit der Mobilität detailliert zu planen und in einem Kataster aufzulisten.**

**Zu B zu 7**

**Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist sehr zu begrüßen. Sie wird aber nur im Ansatz auch wirklich möglich sein, wenn nicht gleichzeitig die Menge des Güterverkehrs drastisch reduziert wird.**

Die bislang auf der Schiene transportierte Gütermenge ist verschwindend gering, eine Verlagerung erfordert einen massiven Ausbau der Bahninfrastruktur. Ein weiter so ist allein schon aus Klimaschutzgründen nicht möglich.

**Zu B zu 8**

Die Bündelung von zentralörtlichen Einrichtungen in zentralen Orten ist richtig.

#### **Forderungen**

- **Stopp des Planungsziels Wachstum**
- **Stopp des Planungsziels Verkehrswachstum. Die drastische Verkehrsvermeidung ist als Ziel in den LEP aufzunehmen.**
- **Güterverkehr muss drastisch reduziert werden und so weit wie möglich auf die elektrifizierte Schiene verlegt werden.**
- **somitigen Planungsstopp aller Straßenplanungen und Straßen(aus)baumaßnahmen**
- **Erstellung eines umfassenden integrierten Mobilitätskonzeptes (über alle Ebenen und Verkehrsträger)**
- **Erstellung eines Flächenverbrauchskatasters/Monitorings für den Zeitraum dieses LEP und darüber hinaus**

**zu 2 G**

- **Die Verknüpfung aller Verkehrsträger ist als Ziel, nicht als Grundsatz zu formulieren.**
- **Der BUND fordert die Vermeidung von Verkehren nicht nur nach Möglichkeit, sondern gezielt zu planen.**
- **Der Verkehr, der tatsächlich nicht vermeidbar ist, sollte dann umweltfreundlich und klimaneutral realisiert werden.**

**zu 3 G**

- **Stopp der Glorifizierung der E-Kfz. Sie lösen keine Probleme, sondern behalten viele bei und schaffen viele neue.**

- **Erstellung eines umfassenden E-Mobilitätskonzeptes für die E-Ladesäulen (Mittel- und Niederspannungsebene) inklusive CarSharing und E-Highway im Vergleich zum Schienengüterverkehr.**
- **Egal ob TEN-V oder Ausbauten der Straßen in der Metropolregion Hamburg, wenn Aus- und Neubau des Verkehres, dann nur auf der Schiene und für das Rad.**
- **Der ÖV muss in den Städten auf den Hauptstrecken weitestgehend auf die Schiene (S-Bahnen, Trams, Straßenbahnen) abgewickelt werden. Wo dies nicht möglich ist, ist die Elektrifizierung von Bussen und Sammel-Fahrzeugen sinnvoll.**
- **Technologie-Offenheit bei der Elektrifizierung der Schiene und Straßenfahrzeugen: Die Elektrifizierung der Schiene ist grundsätzlich richtig. Welche Antriebe (Oberleitung, Batterien oder z.B. Brennstoffzellen) zum Einsatz kommen, ist von Strecke zu Strecke abhängig und werden die Erfahrungen zeigen.**

#### **Zu 5 Z**

- **Keine Vertiefung der Elbe**

#### **Zu 7 G**

- **Einrichtung eines Kompetenzzentrums Mobilität zum Netzwerken.**
- **Gründung einer GmbH des Landes zur Neuorganisation der Mobilität mit mind. 50 Stellen, nach dem Vorbild z.B. der WT.SH oder EK.SH.**
- **Reduktion des Güterverkehrs und dann Verlagerung auf die Bahn, und nicht auf die Schiffe.**

#### **Zu 8 G**

- **Eine gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und der touristischen Angebote muss ohne Auto möglich sein.**

### **Zu 4.3.1 Straßenverkehr**

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Land bislang weiter in herkömmlichen Denk- und Planungsstrukturen verharret, statt eine wirkliche Mobilitäts- und Verkehrswende zu starten. (Vermeintliche) Straßenengpässe werden mit weiterem Straßenaus- und Neubau beantwortet, die jedoch weiteren Kfz-Verkehr produzieren. Weitere Ausbauten oder gar Neubauten von Straßen lehnt der BUND entschieden ab. Insbesondere aus Gründen der begrenzten Finanzen, des Naturschutzes, des Flächen- und Ressourcenverbrauchs und des Klimaschutzes. Eine zukunftsfähige Mobilität wird es nur mit einem massiven Ausbau des ÖV, insbesondere des SPNV, geben. Die Bedeutung des MIV wird - auch für Schleswig-Holstein - nach wie vor weit überschätzt und wird aus diversen Gründen massiv zurückgehen müssen.

Z.Zt. beschränkten sich die Initiativen des Landes darauf, den Antrieb der Pkw- und - noch kritischer zu bewerten - den der Lkw, zu elektrifizieren (Umweltministerium). Vom Verkehrsministerium sind so gut wie keine Aktivitäten zu erkennen. Dabei werden die, wenn weiter so geplant wird, entstehenden Netzprobleme in den Mittel- und Niederspannungsnetzen noch nicht ausreichend thematisiert. Außer der Einrichtung einer AG Ladeinfrastrukturausbau in Schleswig-Holstein sind noch keine Aktivitäten für die Öffentlichkeit erkennbar. Plant das Land weiter mit einer stetig wachsenden Menge von Pkw bzw. Pkw-Fahrten (ggf. später auch e-mobil und autonom), werden die Städte immense Investitionen in das Stromnetz tätigen müssen. Auch E-Kfz sind keine Lösung. Denn auch sie verbrauchen sehr viel Platz und Ressourcen.

Und die vielen Kfz würden den Ausbau des Umweltverbundes verhindern. Würde konsequent die Mobilitäts- und Verkehrswende angegangen werden, erübrigten sich Straßenaus- und -neubauten.

Ein Großteil der Gesellschaft möchte oder erwartet zumindest eine radikale Wandlung der Mobilität. „Knapp die Hälfte der Deutschen (46 Prozent) sind überzeugt, dass im Verkehr ein grundsätzliches Umdenken notwendig ist. Weitere 43 Prozent halten zumindest Korrekturen in einigen Bereichen für notwendig. Dass gar nichts sich ändern muss, glauben gerade einmal 3 Prozent.“<sup>4</sup> Die Fridays for Future-Bewegung zeigt, dass die Forderungen bei den jungen Menschen noch viel energischer sind. Und auch der Erfolg der Grünen bei der Europawahl in Schleswig-Holstein und deutschlandweit zeigt, dass der Klimaschutz sehr große Priorität hat. Der LEP ist so nicht zukunftsfähig.

Alle Gesetze und Beschlüsse lassen sich aufheben, nur die Naturgesetze, die für die Klimakrise maßgeblich sind, leider nicht.

### **Forderungen:**

- **Dem Erhalt und der Sanierung des Straßennetzes inklusive der Radwege (s. dort) ist absolute Priorität einzuräumen. Allein schon aus finanziellen Gründen.**
- **Es braucht jetzt einen sofortigen Stopp der Planung, des Aus- und Neubaus von Straßen aller Art (insbesondere von Autobahnen, Bundesstraßen und Ortsumgehungen), bis die Ergebnisse eines noch zu erstellenden Verkehrsmengen- und Klimaschutzenszenarios vorliegen (s.o.). Ansonsten würden jetzt noch weitere klimaschädliche Infrastrukturprojekte für alle Ewigkeiten in Beton gegossen werden.**
- **Statt des Baus von Ortsumgehungen sind konsequent die Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund zu nutzen, denn ein Großteil dieser Verkehre sind Innerorts- und Regionalverkehre mit kurzer Länge.**
- **Es ist ein Verkehrsmengenszenario für Schleswig-Holstein (s.o.) zu erstellen. S. a. „Ein Klimaschutzenszenario für Baden-Württemberg Verkehrsinfrastruktur 2030“ (2017). Einzig dieses Szenario wird in der Lage sein, jetzt sofort für eine klimaverträgliche Mobilität zu sorgen.**
- **ÖPNV-Maßnahmen und Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sind essentiell.**
- **Auf allen Straßen außer Autobahnen und Kraftfahrstraßen muss es für alle Bevölkerungsgruppen möglich sein, Rad zu fahren. Wurden oder werden Bundesstraßen zu Autobahnen ausgebaut, ist zwingend trotzdem noch ein attraktiver ÖV und Radverkehr zu ermöglichen. Wo keine Radwege möglich sind, braucht es andere Maßnahmen. Es braucht also eine Planung für jede Straße, wie dort der Radverkehr ermöglicht oder auch beschleunigt werden kann.**
- **In den Regionalplänen ist ein neu zu entwickelndes Netz aus Radschnellverbindungen darzustellen.**

### **Umweltbericht**

Die Aussagen zum Straßenverkehr beziehen sich für das Kap. 4.3.1 auf die bereits im LEP 2010 genannten Planungen und weichen einer Bewertung der Auswirkungen aus oder setzen

---

<sup>4</sup> FAZ vom 9.5.2019:

darauf, dass die durchlaufenden Prüfprozesse zu einer angemessenen Bewertung gekommen sind. Das ist aus Sicht des BUND nicht schlüssig.

#### **Zu 4.3.2 Schienenverkehr**

Ein nennenswerter Umstieg vom Pkw auf die Bahn wird zukünftig nur möglich sein, wenn der Bahnverkehr massiv ausgebaut wird. Eine Verdopplung der Kapazitäten wird nicht ausreichen, es bräuchte vermutlich eine Verdrei- bis Vervierfachung der Kapazitäten. Letzteres sollte Inhalt eines zu erstellenden Verkehrsmengenszenarios sein (s.o.).

**Die Sicherung und der Ausbau der Fernverkehrsverbindungen als Ziele werden begrüßt.**

**Der zweigleisige Ausbau der Marschbahn wird vom BUND begrüßt.**

Aufgrund der Klage gegen den Ausbau des Bahnhofes Diebsteichs und nicht vorhandener Fahrgastzahlen lässt sich der Streckenausbau zwischen dem neuen Bahnhofes Diebsteich und Bahnhof Pinneberg z.Z. nicht beurteilen.

**Der BUND begrüßt die Erhöhung des Zugangebotes zwischen Kiel und Lübeck.**

**Der BUND begrüßt den Ausbau der stark belasteten Strecken im Hamburger Umland, sieht darin aber ein Ziel und keinen Grundsatz. Für die Achse Nord-Ost („S 4 Ost“) fordert der BUND die Überprüfung der Planungen im Vergleich zu der von einer Bürgerinitiative ins Gespräch gebrachte Variante des Neubaus einer Strecke von Hamburg nach Bad Oldesloe.**

**Der BUND sieht die Notwendigkeit nicht nur eines dritten, sondern gleich eines vierten Gleises von Elmshorn nach Hamburg. Auf diesem Streckenabschnitt überlagern sich viele Verkehre.**

**Der BUND begrüßt die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Hamburg-Eidelstedt und Neumünster (AKN) mit dem Ziel einer „S 21“.**

**Der BUND begrüßt die Stärkung des Nahverkehrs zwischen Hamburg und Büchen.**

#### **Forderungen:**

- **Zusätzlich zu den geplanten Ausbauten und Elektrifizierungen fordert der BUND einen noch weitergehenden Ausbau.**
- **Es muss ein weiterer Verkehrszuwachs auf der Straße verhindert werden (s. o). Der vorhandene Straßenverkehr muss weitestgehend auf die Schiene verlagert werden, was einen massiven Ausbau der Schiene bedarf, sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr.**
- **Sowohl die Pünktlichkeit als auch die Qualität des SPNV in Schleswig-Holstein ist zu erhöhen.**
- **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.)**
- **Die Elektrifizierung weiterer Strecken als auch der Test alternativer Antrieb ist wie geplant zu erfolgen.**
- **Zusätzlich zur weiteren Ertüchtigung von Regionalstrecken braucht es vor allem dichtere Takte (Takte schlägt Tempo).**
- **Der Hamburger Hauptbahnhof muss dringend entlastet werden.**
- **Darüber hinaus sind folgende Bahnstrecken zu reaktivieren:**

- 1. Geesthacht - Hamburg,
- 2. Flensburg - Niebüll,
- 3. Flensburg Bahnhof - Flensburg ZOB,
- 4. Neumünster - Ascheberg,
- 5. Wrist – Kellinghusen (Reaktivierung aber nur in Verbindung mit einer Kurve Richtung Neumünster),
- 6. Rendsburg – Seemühlen
- 7. Kiel – Schönberger Strand: Der z.Z. verhängte Ausbaustopp dieser Streckenreaktivierung ist sofort zu beenden. Und der geplante 60-min-Takt auf 30 min zu erhöhen. Auch größere Kostensteigerungen dürfen nicht zu einem Reaktivierungsstopp führen. Die Streckenreaktivierung ist für die Entlastung von Ostring (40.000 Kfz) und dem mit den deutlich erhöhten NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen belastetem Theodor-Heuss-Ring (über 110.000 Kfz) unbedingt notwendig!

#### **Zu 4.3.3 Seeverkehr, Häfen und Wasserstraßen**

Schiffsverkehr per se ist nicht klima- und umweltfreundlicher als Schienenverkehr. Vertiefungen von Kanälen und Flüssen führen zu großen Naturschutzproblemen.

Es ist zu begrüßen, dass die Schifffahrt weiterhin zu einer Entlastung von Straße und Schiene beitragen soll, dabei ist allerdings zu beachten, dass die Ausrüstung der Schifffahrt künftig klimaverträglich sein muss. Eine ledigliche Prüfung, inwieweit die Ausrüstung mit umweltfreundlichen landseitigen Stromanschlüssen technisch und wirtschaftlich realisierbar ist, reicht dabei nicht aus. Alle Häfen müssen mit Landstromanlagen ausgerüstet und deren Nutzung per Gesetz geregelt werden. Klimawandel, Regulierung, Kosten: Die Schifffahrt muss in den kommenden Jahren auf umweltfreundliche Antriebe umstellen. Fähren und Passagierschiffe werden deshalb zunehmend elektrisch unterwegs sein (müssen). Allerdings sind Schiffe jahrzehntelang auf den Gewässern im Einsatz. Frachtschiffe bleiben in der Regel 30 Jahre in Betrieb, Binnenschiffe etwa 45 Jahre, Passagierschiffe oft sogar länger. Bis die Reedereien diese austauschen, vergeht also noch Zeit. Allein innerhalb der EU verkehren derzeit mehr als 7.300 Frachtschiffe. Der niederländische Elektroschiffbauer Port-Liner geht davon aus, dass es rund 50 Jahre dauern würde, bis alle durch E-Modelle ausgetauscht wären – zumindest nach jetzigem Tempo. Auch auf die ersten vollelektrischen Überseeschiffe müssen wir laut Experten noch mindestens 20 Jahre warten. Es geht umso schneller, je besser alternative Antriebe funktionieren. Wenn zudem die Batteriedichte höher wird und Akkus effizienter arbeiten, werden in Zukunft viele Schiffe leise und umweltfreundlich fahren.

**In Zukunft treibt Strom also auch die Schiffsschraube an. Der Einsatz innovativer Antriebsformen aus erneuerbarer Energie für Schiffe ist vorbehaltlos und zwingend einzuführen.**

**Der BUND lehnt das LNG-Terminal aus energie- und klimapolitischen Gründen ab. Denn auch Erdgas ist ein fossiler Energieträger, der zur Rettung des Weltklimas mittelfristig aus der Nutzung genommen werden muss.**

Erdgas verbrennt zwar sauberer als andere fossile Brennstoffe und setzt dabei etwas geringere Kohlendioxid-Mengen frei, als etwa Erdöl, allerdings ist Erdgas in seiner Reinform sehr klimaschädlich. Aufgrund seiner Flüchtigkeit kommt es bei Transport, Verladung, etc. immer



wieder zu kleinen Leckagen, die das klimaschädliche Erdgas zusätzlich freisetzen. Laut den Wissenschaftlichen Diensten des Bundestages verursachen sowohl die Gasförderung mithilfe von Hydraulic Fracturing als auch die spätere Umwandlung in Flüssiggas (LNG) jeweils einen enorm hohen Methan-Schlupf. Der geplante LNG-Terminal in Brunsbüttel steht konträr zur Energiewende und Klimaschutz. Erdgas steht außerdem der weiteren Ökologisierung der Energieversorgung insoweit im Weg, als dass es sich um eine Brückentechnologie handelt. Bis 2050 hat sich die Bundesrepublik selbst das Ziel gesetzt, weitgehend aus der Nutzung fossiler Energieträger auszusteigen. Nun große Summen in ein Erdgas-Terminal zu investieren, ist damit sowohl klimaschutzpolitisch, wie auch ökonomisch nicht sinnvoll, sondern schafft nur eine umweltschädliche Investitionsruine.

Ein Ausbau von Häfen bzw. eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit darf nur erfolgen, soweit er nicht zu einer weiteren Belastung unseres Klimas führt. Dieses gilt auch in Hinblick auf den Schifffahrtstourismus. In den letzten Jahren ist eine enorme Ausweitung der Reisen mit Kreuzfahrtschiffen zu verzeichnen. Auch die Zukunft prognostiziert eine weitere Zunahme. Die Betreiber des Kreuzfahrttourismus versprechen dabei sehr hohe Profite für alle Beteiligten, ohne die bekannten gesundheitlichen Auswirkungen und die Folgen für den Klimawandel aufzuzeigen.

**Eine weitere Ausweitung des Schifffahrtstourismus sollte durch eine Begrenzung der in unseren Häfen anlegenden umweltfeindlichen Schiffe eingedämmt werden. Darüber hinaus sollte die Nutzung der vorhandenen „Blue Port“ – Einrichtungen verpflichtend sein.**

#### **Forderungen:**

- **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.**
- **Keine Vertiefungen der Elbe. Es gibt keine naturverträgliche Vertiefung der Elbe.**
- **Kein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanal: Die mangelnde Wirtschaftlichkeit des Elbe-Lübeck-Kanals, die sich auch durch den Ausbau nicht beseitigen lassen wird (Faktor 0,5 nach Ausbau!), sowie die zu erwartenden Schäden an Natur, Landschaft und Erholungswert erfordern eine Umnutzung, die schon längst im Gange ist und einem Tourismus zu Gute kommt, der sich an Natur und Landschaft orientiert und jetzt schon eine Hauptstütze der regionalen Wirtschaft ist.**
- **Übertragung des Blue-Port Konzeptes des Kieler Hafens auf andere Häfen im Land.**
- **Der Ausbau der Hinterlandanbindung ist auf die vorhandenen Verkehrswege zu beschränken, dabei ist der Schienenverkehr zu bevorzugen bzw. auszubauen. Zum Schutze der Umwelt sollen keine neuen Straßenverkehrswege erschlossen werden.**
- **die Nutzung von sauberem Schiffsdiesel statt Schweröl**
- **die Einführung von Abgasreinigungssystemen, die nicht nur Schwefelverbindungen, sondern auch Stickoxide und Feinstaub entfernen und diese gefilterten Produkte nicht ins Meer entlassen wie bei offenen oder halboffenen Scrubbern**

- **die intensive Forschung an echten alternativen Antriebssystemen, die nicht auf fossilen Antriebsstoffen basieren.**
- **LNG-Terminal in Brunsbüttel (und anderswo):**
  - **Stopp der Planungen**
  - **Neubewertung hinsichtlich der Klimaauswirkungen**
  - **Rücknahme von Fördermittelzusagen**
  - **Durchführung einer strategischen Umweltprüfung und eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens**
- **Stopp der Ausweitung des Kreuzfahrttourismus**

**Der BUND begrüßt den Ausbau der Häfen mit einem Landstromanschluss, um die enorme Belastung der Hafenstädte durch giftige Schiffsabgase zu reduzieren. Um die Nutzung attraktiv für viele Reedereien zu machen, ist es notwendig, in möglichst vielen Häfen dieses Angebot zu schaffen. Dabei ist darauf zu achten, dass der Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Eine Umwandlung von LNG in Strom steht der Entwicklung weg von fossilen Brennstoffen hin zu klimafreundlichen erneuerbaren Energien entgegen.**

#### **Forderung**

- **Verpflichtende Nutzung von Landstromanschlüssen**

#### **Zu 4.3.4 Luftverkehr**

Der BUND sieht keine Notwendigkeit für Ausbaumaßnahmen im regionalen Flugverkehr in Schleswig-Holstein. Es braucht keinen Ausbau des Lübecker Flughafens. Niemand vermisst ihn, der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ist ausreichend. Es braucht keinen Verkehrslandeplatz in Kiel. Auch für Sylt und weitere Orte braucht es keinen Verkehrsflughafen. Weitere Flugplätze sind absolut überflüssig und klimaschädlich. Das hat nichts mit Daseinsvorsorge zu tun. Auch neue Antriebe werden daran nicht viel ändern.

**Besonders auch der Flugverkehr muss drastisch reduziert und nicht ausgeweitet werden.** Die Kerosinsteuerbefreiung führt zu einer grotesken Wettbewerbsverzerrung.

#### **Forderungen:**

- **Stopp des Ausbaus der Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze in Schleswig-Holstein.**

#### **Zu 4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr**

**Die Verbesserung der ÖPNV- und SPNV-Anbindungen ist zu begrüßen, als Grundsatz aber viel zu vage. Ein Ausbau des ÖV und der Radverkehrsinfrastruktur ist so gut wie im ganzen Land notwendig und zusammen zu denken.**

**Die Grundsätze zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen werden vom BUND begrüßt, es sind alles gute und absolut notwendige Maßnahmen. Sie müssen aber als Ziel formuliert werden.**

Die Bedeutung von Park + Ride wird jedoch überbewertet, die allermeisten Menschen kommen ohne Auto zu den Haltepunkten. (In Skandinavien erreichen in städtischen Gebieten 98 % der Fahrgäste den ÖPNV zu Fuß, in ländlichen Gebieten noch 90%). Die allermeisten Fahr-

gäste kommen zu Fuß oder mit Fahrrad zum SPNV. Dies bestätigen auch Studien der NAH.SH.

**Die tariflichen Kooperationen hin zu einem Nordtarif sind grundsätzlich zu begrüßen. Wo bei die Kosten für die Nutzer erheblich reduziert werden müssen.**

Der ÖPNV ist bislang weder überall leistungsfähig noch überall attraktiv. Deshalb ist die Formulierung „auch in Zukunft“ nicht passend. Er wird sich so gut wie nie selbst tragen können, schon gar nicht unter den heutigen Voraussetzungen der MIV-lastigen Verkehrsplanungen.

**Die Einschränkung zu den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit ist deshalb zu streichen.**

Die Förderung des Radverkehrs seitens des Landes war die letzten Jahre unterirdisch. Insofern ist „weiterhin“ wohl der falsche Ausdruck. Außer den GVFG-Mitteln für die Kommunen und des Bike+Ride-Programms (Entwicklung und Ausbau von Fahrradabstellanlagen für ausgewählte Bahnhaltedpunkte), des LRVN (Landesweite Radverkehrsnetz) und des Baus von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen war da nichts. Erst durch die Gründung der RAD.SH (Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V., [www.rad.sh](http://www.rad.sh)) werden die meisten Gemeinden überhaupt erst in die Lage versetzt werden, den Rad- und Fußverkehr zu fördern.

Der BUND sieht die aktuell umgesetzten Umstrukturierungen im Verkehrsministerium mit einer Schaffung eines neuen Referates für Grundsatzfragen der Verkehrspolitik und einer Radverkehrsbeauftragten (1/2 Stelle) als ersten Schritt an. Damit wären zukünftig vier Personen (nicht vier Stellen) mit Radverkehr beschäftigt.

Die automatische Sanierung der Radwege an Landesstraßen bei Sanierungen dieser werden vom BUND begrüßt. Noch besser wäre die Überprüfung, ob es zusätzlich zur Sanierung ggf. auch einen Ausbaubedarf, z.B. zu Radschnellwegen, gibt. Dazu bräuchte es ein Konzept für ein landesweites Radschnellwegenetz. Dieses Radschnellwegenetz müsste/sollte durch Änderung des Straßen- und Wegegesetzes (wie z.B. in NRW in die Baulast des Landes gehen und müsste im LRVN dargestellt werden.

**Nach Abschluss des ByPad-Verfahrens im November 2019 ist sofort mit der Aufstellung einer umfassenden Radstrategie zu beginnen.**

Bei der Radverkehrsförderung ist eine viel bessere Zusammenarbeit (auch finanziell) zwischen Land und Kommunen notwendig.

**Die Planung von SPNV und ÖV durch die NAH.SH ist zu begrüßen. Es braucht jedoch an allen Haltepunkten (nicht nur an zentralen Orten), und auch an den Bushaltepunkten, attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten!**

#### Forderungen:

- **Formulierung des Grundsatzes der ÖPNV-Anbindung als Ziel**
- **Fortsetzung der Entwicklung eines Nord-Tarifes unter Berücksichtigung weiterer Finanzierungsmodelle (Bürgerticket, Azubi/Schüler-Ticket nach hessischem Vorbild)**
- **Insbesondere SPNV, ÖPNV und Radverkehr sind zukünftig massiv auszubauen und vor allem zusammen zu denken.**

- **Verpflichtende Aufstellung von regionalen Mobilitätskonzepten, insbesondere in der Metropolregion Hamburg.**
- **Formulierung des Grundsatzes zum Radverkehr als Ziel**
- **Nach Durchführung des ByPad-Verfahrens (Erfassung des Ist-Zustandes) ist die Radstrategie zu entwickeln und umzusetzen.**
- **In den Regionalplänen sind Radschnellwege (in der Baulast der Länder) darzustellen.**
- **Die 8 Leitziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sind bereits jetzt zu berücksichtigen.**
- **Zusätzlich zu den Alltagsverkehren und den touristischen Verkehren sind auch die urbanen Lieferverkehre zu berücksichtigen: Das Leitziel Nr. 3 (Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr) des neu aufzustellenden Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sagt dazu alles.**
- **Ein weiteres Ansteigen der Pkw ist konsequent zu verhindern. Die Pkw-Dichte lässt sich sogar wieder drastisch senken. Die zeigt z.B. Kopenhagen. Dafür braucht es aber nicht nur Pull-Maßnahmen (attraktiveren Radverkehr- und ÖV), sondern so genannte Push-Maßnahmen. Durch Rücknahmen der konsequenten Privilegierung des MIV kann dieser auch konsequent zurückgedrängt werden. Entsprechende Maßnahmen sind zu entwickeln.**

## **Zum Umweltbericht Mobilität allgemein**

### **4.2.5.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr (LEP, Kapitel 4.3.5), S. 75**

Der BUND begrüßt die grundsätzliche Einstellung zum ÖPNV und dem Radverkehr, regt aber zusätzlich an, dieses Thema vernünftig zu planen. Es sollten keine neuen Flächen versiegelt werden, sondern vorhandene Straßen umgewidmet werden.

### **4.3.3 Seeverkehr, Häfen und Wasserstraßen zu 12 G**

Der BUND widerspricht der Aussage, LNG sei ein umweltfreundlicher Kraftstoff für die Schifffahrt. Zwar sind die Abgase sauberer, was Schwefel- und Stickoxidverbindungen sowie Feinstaub angeht. Doch als fossiler Treibstoff, der mit seinem hohen Anteil an höchst klimaschädlichem Methan die Klimaveränderung weiter antreibt, ist er abzulehnen.

#### **Der BUND fordert stattdessen**

- **die Nutzung von saubererem Schiffsdiesel statt Schweröl.**
- **die Einführung von Abgasreinigungssystemen, die nicht nur Schwefelverbindungen, sondern auch Stickoxide und Feinstaub entfernen und diese gefilterten Produkte nicht ins Meer entlassen wie bei offenen oder halboffenen Scrubbern.**
- **die intensive Forschung an echten alternativen Antriebssystemen, die nicht auf fossilen Antriebsstoffen basieren.**

Der BUND vermisst im Entwurf zum LEP eine Aussage zum Ausbau von Landstromanschlüssen in den Häfen. Landstromanschlüsse sind jedoch zwingend notwendig, um die enorme Belastung der Hafenstädte durch giftige Schiffsabgase zu reduzieren. Um die Nutzung attraktiv für viele Reedereien zu machen, ist es notwendig, in möglichst vielen Häfen dieses Angebot zu schaffen. Dabei ist darauf zu achten, dass der Strom aus erneuerbaren Energien

stammt. Eine Umwandlung von LNG in Strom steht der Entwicklung weg von fossilen Brennstoffen hin zu klimafreundlichen erneuerbaren Energien entgegen.

## **4.5. Energieversorgung**

### **zu 3 G**

„Nach Beendigung der Maßnahmen sollten die Flächen durch Renaturierungs- beziehungsweise Rekultivierungsmaßnahmen so wieder hergestellt werden, dass möglichst keine Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbleiben.“

Durch „sollten“ und „möglichst“ wird dieser Grundsatz dermaßen unkonkret, dass er keine Wirkung mehr zeigen dürfte. Seit dem Jahr 2004 schreibt das Baugesetzbuch vor, dass ein Rückbau der Anlagen nach Ende ihrer Nutzung zu erfolgen hat und die Bodenversiegelung zu beseitigen ist. So heißt es im aktuellen § 35 Abs. 5 Satz 2 BauGB zum Thema Rückbau: „Für Vorhaben nach Abs. 1 Nr. 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen.“

**Das Wort „sollten“ ist durch „sind“ zu ersetzen und das Wort „möglichst“ ist zu streichen.**

### **zu 9 G**

*„Die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG – Liquefied Natural Gas) soll ermöglicht werden.*

*Zur Errichtung einer leistungsfähigen Infrastruktur sollen Betankungs- und Bunkereinrichtungen sowie Terminals zur Anlandung und die erforderlichen Anbindungsleitungen realisiert werden.“*

**Dieser Grundsatz ist ersatzlos zu streichen, da die Nutzung von Flüssigerdgas und der Ausbau der Infrastruktur konträr zur Energiewende und dem Klimaschutz steht.**

Der BUND Schleswig-Holstein sieht keinen Bedarf die vorhandene Gasinfrastruktur weiter auszubauen, da diese aktuell ausreichend vorhanden ist und eigentlich das Ziel verfolgt wird, in Zukunft weniger fossiles Gas einzusetzen. Außerdem wird dieses LNG aus Ländern importiert, die LNG mit Fracking gewinnen. Fracking ist in Schleswig-Holstein zu Recht verboten, da diese Energiegewinnung aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes vehement abzulehnen ist. Hier drohen in Zukunft Klagen zur Ausgleichs- Schadenszahlungen gegenüber Schleswig-Holstein von seitens der Energiekonzerne, sollte Deutschland aus Klimapolitischen Maßnahmen zurückrudern und fordern diese Infrastrukturen wieder abzubauen.

## **4.5.2 Solarenergie**

### **zu 1 G**

Ein weiterer Ausbau sollte ausschließlich in Form von Photovoltaik auf bereits bestehenden Gebäuden und auf bereits versiegelten Flächen erfolgen. Zum Beispiel könnten Park- und Verkehrsflächen mit aufgeständerten Photovoltaik-Paneelen überdeckt werden, ohne zusätzliche Flächen in Anspruch zu nehmen, die sowohl das Landschaftsbild beeinträchtigen als auch durch ihre Umzäunung als Ausschlussflächen für zumindest größere Tierarten wirken. Deshalb verstärken auch Solarparks, die entlang von Verkehrswegen platziert werden, die ohnehin durch die Verkehrswege bestehende Zerschneidungswirkung erheblich.

Aufgrund fallender Preise wird die Errichtung von großflächigen Freiflächen-Photovoltaikanlagen immer attraktiver. Das Erneuerbare-Energie-Gesetz von 2017 gibt zwar

vor, dass Freiflächen-PV-Anlagen u.a. vor allem auf einem 110 Meter breiten Streifen entlang von Autobahnen und Schienenwegen zu errichten sind, es schränkt aber nicht die Längenausdehnung der Flächen ein. Unter **2 G** heißt es zwar: „*Längere bandartige Strukturen sowie gravierende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sollen vermieden werden.*“ Doch wie lang sind „längere bandartige Strukturen“?

**Diese Angabe ist zu präzisieren.**

Aus Sicht des BUND mangelt es der Landesplanung an Gestaltungswillen zur Steuerung von raumbedeutsamen PV-Anlagen im Außenbereich, denn es wird wieder darauf verzichtet, verbindliche Ziele der Raumordnung zu formulieren. In Brandenburg und in Mecklenburg-Vorpommern sind Freiflächen-PV-Anlagen in einer Größenordnung von 164 bzw. 120 Hektar in Planung. Da sie ohne EEG-Förderung auskommen sollen, sind sie nicht an die Vorgaben aus dem EEG 2017 gebunden.

**Um einen Wildwuchs zu verhindern, ist es absolut notwendig, dass die Landesplanung einen Gestaltungswillen zeigt.**

**Der BUND fordert deshalb, die jeweils letzten Absätze von 2 G und 3 G als Ziele der Raumordnung zu formulieren. Wir schlagen folgende Formulierung vor: „Die Planung von Freiflächen-PV-Anlagen ist auf der Grundlage einer Standortkonzeption Gemeindegrenzen übergreifend abzustimmen. Strukturen über 1 km Länge sowie gravierende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind zu vermeiden. Für eine landschaftsgerechte Eingrünung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen ist Vorsorge zu treffen.“**

**zu 4 G**

Der BUND begrüßt, dass bestehende Dach- und Gebäudeflächen Vorrang vor Freiflächen haben soll. Da dies jedoch nur als Grundsatz formuliert ist, dürfte die Wirkung gegen Null tendieren.

**Der BUND fordert, den Grundsatz 4 G als Ziel zu formulieren. Als Ziel aufzunehmen ist auch, ein Konzept zu entwickeln, das alle bereits versiegelten und für die Anbringung von Photovoltaik geeigneten Flächen und Gebäudestrukturen in einem Kataster aufnimmt, Kriterien festlegt, nach denen Ausnahmen zugelassen werden (z.B. bei denkmalgeschützten Bauten und historischen Stadtbildern), sowie ein entsprechendes Umsetzungsgebot und Förderungssystem.**

**Das Land wird aufgefordert, seinen Einfluss auf eine angemessene Änderung des Baurechts (wie vorher beschrieben) geltend zu machen.**

#### **4.5.3 Geothermie**

Unter **3 G** heißt es: „... Dabei sollen alle Maßnahmen im unterirdischen Raum mit oberirdischen und oberflächennahen Schutzgütern vereinbar sein, insbesondere soll die Ressource Grundwasser nicht beeinträchtigt werden.“

Die Aussage „soll nicht“ ist im Rahmen der Abwägung geringer zu bewerten als ein „darf nicht“. Es wird seitens der Landesplanung also eine Beeinträchtigung des Grundwassers in Kauf genommen.

**Da ein Grundsatz der Raumordnung grundsätzlich der Abwägung unterliegt, fordert der BUND, die Aussage entsprechend zu überarbeiten und als Ziel festzulegen, damit Beeinträchtigungen des Grundwassers auszuschließen sind.**

#### 4.5.4 Energiespeicher

Unter **2 G** heißt es: „... Dabei sollen alle Maßnahmen im unterirdischen Raum vereinbar sein mit oberirdischen und oberflächennahen Schutzgütern, insbesondere soll die Ressource Grundwasser nicht beeinträchtigt werden.“

Die Aussage „soll nicht“ ist im Rahmen der Abwägung geringer zu bewerten als ein „darf nicht“. Es wird seitens der Landesplanung also eine Beeinträchtigung des Grundwassers in Kauf genommen.

**Da ein Grundsatz der Raumordnung grundsätzlich der Abwägung unterliegt, fordert der BUND, die Aussage entsprechend zu überarbeiten und als Ziel festzulegen, damit Beeinträchtigungen des Grundwassers auszuschließen sind.**

#### 4.5.5 Leitungsnetze

##### zu 6 G

**Der BUND fordert, Hochspannungsleitungen mit einer Nennspannung von 110 kV grundsätzlich als Erdkabel zu verlegen. Zum einen, weil sie besser von der Bevölkerung akzeptiert werden und weil sie für die Avifauna ungefährlich sind.**

**Der Grundsatz 6 G und das Ziel 8 Z sind zusammen zu fassen und als Ziel zu formulieren.**

##### B zu 6

**Der BUND Schleswig-Holstein empfiehlt generell eine Erdverkabelung vorzunehmen, wenn anderweitige Belange nicht überwiegen.**

Kostenvergleiche machen aktuell keinen Sinn, da es noch keine langfristigen Erfahrungen zur Wartungshäufigkeit bei Erdkabeln gibt. Die Akzeptanz der Bevölkerung sollte höhere Investitionen rechtfertigen, wobei bei Betriebszeiten ab 40 Jahren die Gesamtkosten aus Installation und Wartung stark für Erdkabel sprechen. Der im § 43h EnWG ausgewiesenen Faktor beträgt 2,75 und verhindert den Einsatz von Erdkabeln.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert dringend bei einer Entscheidung für Freileitungen alle Maßnahmen zum Schutz der Avifauna, wie Vogelmarker verbindlich vorzuschreiben.**

Der BUND Schleswig-Holstein unterstützt grundsätzlich den Ausbau von Erdkabeln. Zum einen, weil sie besser von der Bevölkerung akzeptiert werden und weil sie für die Avifauna ungefährlich sind. Allerdings ist der Verweis auf §43 EnWG kontraproduktiv, da der genannte Faktor in vielen Fällen zu einer Ablehnung aus wirtschaftlichen Gründen führt. Hier ist zu bemängeln, dass beim Ermitteln des Faktors die Nutzungsdauer zu kurz gewählt und verlässliche Wartungskosten aus einem Langzeitbetrieb von Erdkabeln nicht vorhanden sind. Je länger das Erdkabel im Betrieb ist, desto kostengünstiger wird diese Infrastruktur im Verhältnis zur Freileitung.

**Beim Bau von Freileitungen sind unbedingt Vogelmarker anzubringen und sämtliche Vorschriften zum Schutz der Avifauna einzuhalten.**

#### 4.6 Rohstoffsicherung

##### 1 G

Rohstofflagerstätten und -vorkommen von wirtschaftlicher Bedeutung sollen unter Berücksichtigung anderer, gegebenenfalls ökologischer(1), sozialer und kultureller(2) Belange, für die zukünftige Gewinnung von Rohstoffen langfristig gesichert werden. Neben der vorsor-

genden Sicherung der Rohstofflagerstätten und -vorkommen von wirtschaftlicher Bedeutung kommt auch ihrer geordneten Aufsuchung im Sinne der Versorgungssicherheit des Landes(3) eine besondere Bedeutung zu.

(1) Reihenfolge ändern, da ökologische Belange besonders oft betroffen sind

(2) Archäologie und Landeskultur sind ebenfalls zu berücksichtigen

(3) der gesellschaftliche Nutzen für das Land Schleswig-Holstein fehlt im Text; der Abbau für Exporte ist nicht im Interesse des Landes

#### **4 G**

Abbaumaßnahmen sollen so durchgeführt werden, dass über die notwendigen Eingriffe hinaus die natürlichen abiotischen und biotischen Faktoren so wenig wie möglich beansprucht und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes möglichst vermieden und, wo dieses nicht möglich ist, minimiert werden. Artenschutzmaßnahmen während des Abbaubetriebs sollen bereits bei der Abbauplanung berücksichtigt werden(4). Nach Beendigung des Abbaus sollen die Flächen durch Maßnahmen zur Förderung natürlicher Sukzession, Renaturierung, naturnahe Gestaltung, Wiedernutzbarmachung oder Rekultivierung so hinterlassen werden, dass die Artenvielfalt gefördert wird und dass(5) möglichst keine mit dem Abbau verbundenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbleiben. In Bereichen von großflächigen und zerstreuten Bodenabbaumaßnahmen sollen die Bündelung und zeitliche Abfolge von Bodenabbaumaßnahmen, die Qualität der Artenschutzmaßnahmen und der (6) landschaftspflegerischen Wiederherstellung des Landschaftsbildes sowie die Folgenutzungen durch die Bauleitplanung gesteuert werden.

(4) Auf Abgrabungen angewiesene Arten wie Uferschwalbe, Kreuzkröte und Flussregenpfeifer können kostenneutral im Abbaubetrieb berücksichtigt und gefördert werden; jedoch erfordert dies eine minimale fachliche Planung, die bislang fehlt und künftig vorzuschreiben ist.

(5) Abbaugruben bieten ein besonderes Potenzial zur Schaffung artenreicher Lebensräume, das in Anbetracht der massiven Verluste an Artenvielfalt nicht mehr ungenutzt bleiben darf. Artenschutz muss ein wesentliches Entwicklungs- und Nachnutzungsziel bei der Rohstoffförderung an Land werden.

(6) siehe (4)

#### **B zu 3, 4**

Um durch die Rohstoffgewinnung verursachte Eingriffe in Natur und Landschaft gering zu halten, sollen so weitgehend wie technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar Primärrohstoffe durch wiederaufbereitete Baustoffe (Sekundärrohstoffe) aus Abbruchmaterial ersetzt werden. Darüber hinaus soll der Abbau selbst so gestaltet werden, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen minimiert und ökologische Vorteile erzielt (b1) werden, zum Beispiel durch

- vollständige Verwendung der gewonnenen Rohstoffe,

- abschnittweisen Abbau,

- Artenschutzmaßnahmen während des Abbaus (Brutvögel, Amphibien)(b2)

- vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder

- eine artenschutzorientierte Gestaltung und Nachnutzung der Flächen(b3).



Es ist zu empfehlen, dass Gemeinden bei großflächigen und dispersen Abbaumaßnahmen im Gemeindegebiet prüfen, inwieweit sie durch die Ausweisung von Konzentrationsflächen im Flächennutzungsplan (im Sinne von § 35 Absatz 3 Baugesetzbuch (BauGB)) planerische Vorsorge für die Steuerung der zeitlichen Abfolge der Bodenabbaumaßnahmen, die landschaftspflegerische Gesamtgestaltung und mögliche Folgenutzungen leisten können.

(b1) siehe Anmerkung (5): Die naturschutzfachlichen Potenziale von Abbaugruben müssen in Zukunft systematisch genutzt werden

(b2) siehe Anmerkung (4): die zeitlich befristete Schonung von Steilwänden oder Pfützen kann gerade im Abbaubetrieb ideale Lebensbedingungen für Uferschwalbe, Flussregenpfeifer, Kreuzkröte und viele spezialisierte Insekten bieten. Dies ist durch eine einfache Rahmenplanung und gelegentliche Nachjustierungen praktisch kostenneutral realisierbar. Ohne Rahmenplanung gilt § 47 BNatSchG unmittelbar und es kann zu Nutzungsstilllegungen kommen, falls die genannten Arten durch den Abbaubetrieb beeinträchtigt werden.

(b3) siehe (b1) Es wäre beispielsweise sinnvoll, Abbauflächen selbst nach einer möglichen Deponienutzung abschließend mit Rohboden abzudecken und für den Artenschutz auf nährstoffarmen Böden herzurichten. Eine Nachnutzung als Acker oder PV-Fläche dient dagegen nicht den Belangen des Artenschutzes.

## **6 Z**

In der Hauptkarte sind im schleswig-holsteinischen Küstenmeer beziehungsweise in den inneren Gewässern eine Fläche zur Sedimententnahme für Küstenschutzmaßnahmen und ein Standort für Erdölgewinnung nachrichtlich dargestellt.

Die Erdölgewinnung ist aus naturschutz- und klimapolitischen Gründen im Nationalpark und Welterbe Wattenmeer problematisch. Sandumlagerungen für Küstenschutzzwecke gewinnen auch im Hinblick auf den Klimawandel bei der Erhaltung des Wattenmeeres zunehmend an Bedeutung.

(b6) das sollte so ergänzt werden, auch im Sinne einer nachhaltigen Landespolitik

### **B zu 6**

Ölförderung findet im schleswig-holsteinischen Küstenmeer nur noch im genehmigten Offshore-Feld Mittelplate A in der Nordsee bis 2041 (Ende der Bewilligung) statt. Dieses (b6) Erdölvorkommen innerhalb der Zwölf-Seemeilenzone wurde vor Errichtung des Nationalparks von einer künstlich angelegten Bohr- und Förderinsel westlich von Friedrichskoog erschlossen und wird seit 2000 auch vom Festland aus ausgebeutet. Bis 2017 wurden circa 34,8 Millionen Tonnen aus der Lagerstätte gefördert. Weitere 13,6 Millionen Tonnen Erdöl gelten als technisch und wirtschaftlich gewinnbar. (b7) Vor dem Hintergrund der bestehenden Genehmigung (b8) ist dieses Gebiet in der Hauptkarte als Standort für die Erdölgewinnung ausgewiesen.

Erdölbohrungen und -förderungen im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer dürfen ausschließlich von der genehmigten Bohr- und Förderinsel Mittelplate A aus erfolgen. Aus diesen Gründen werden neben dem Standort zur Erdölgewinnung und der Sedimententnahmefläche für den Küstenschutz in der Nordsee keine weiteren Rohstoffsicherungs- oder Abbauflächen im Meeresbereich dargestellt Für die weitere Erdölgewinnung ist es erforderlich, dass Untersuchungsarbeiten zur Aufsuchung vorhandener Lagerstätten in Verbindung

mit der genehmigten Bohr- und Förderinsel Mittelplate A durchgeführt werden können. Erkundungsbohrungen im Rahmen solcher Aufsuchungstätigkeiten sind dabei nur zulässig von der Mittelplate A selbst oder vom Festland von außerhalb des Nationalparks aus.(b8)

(b6) Es ist unerheblich, wie groß das Vorkommen relativ ist.

(b7) siehe (b6) Die Restmenge von 13,6 Mio t, die über 22 Jahre gefördert werden soll, entspricht dem derzeitigen Bedarf der Bundesrepublik von 41 Tagen (oder 0,5 % des Gesamtbedarfs) und hat insofern keinerlei Relevanz für die Rohstoffautarkie der BRD.

(b8) sprachliche Klarstellung: Die Mittelplatte liegt innerhalb des Nationalparks.

## **4.7 Tourismus und Erholung**

### **G 1**

Der LEP gibt im Tourismus ein weiteres Wachstum und eine Saisonverlängerung als zentrale Ziele an. Dabei verweist er inhaltlich auf die Tourismusstrategie des Landes und hebt hervor, dass die Themen Qualität und Nachhaltigkeit dort einen besonderen Stellenwert haben. Letzteres erscheint aus Sicht des BUND auch dringend erforderlich, da sich schon jetzt an verschiedenen Stellen in touristischen Vorranggebieten Konflikte einerseits zwischen Bevölkerung und touristischer Nutzung (insbesondere durch starkes Verkehrsaufkommen etwa auf Sylt) und andererseits durch einen zunehmenden Druck auf angrenzende Naturschutzflächen und gefährdete Arten abzeichnen. Der BUND geht davon aus, dass sich solche Probleme bei wachsenden Besucherzahlen und einer Saisonverlängerung, die die störungsfreien Zeiten für Tiere und Pflanzen verkürzt, weiter zuspitzen werden. Diese Gefahr wird aus Sicht des BUND im LEP aber nicht ausreichend berücksichtigt. Weiterhin wird nicht deutlich, wie solche auch unter dem Begriff „Overtourism“ beschriebenen Probleme rechtzeitig erkannt und wie ihnen durch geeignete Maßnahmen begegnet werden soll.

Der BUND Schleswig-Holstein befürchtet, dass durch den Bau weiterer Hotels und Ferienwohnungen eine vermehrte Flächenversiegelung stattfindet. Eine Zunahme der Bebauung mit weiterer Zerstörung der Landschaft kann nicht das Ziel sein.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert daher noch mehr Engagement den Flächenverbrauch einzudämmen.**

Natur- und Ressourcenschutz müssen Vorrang vor Kapazitätserweiterungen haben. Inseln und Halligen müssen bei der touristischen Entwicklung gesondert betrachtet werden, da hier ein besonderer Raum vorliegt, dessen Grenzen endlich sind. Nachhaltige Formen des Tourismus und der Tourismusedwicklung müssen im Vordergrund stehen, insbesondere die ökologische Dimension, um nachfolgenden Generationen eine intakte Natur zu überlassen. Auch deshalb müssen, gerade auch auf den nordfriesischen Inseln, mehr Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete ausgewiesen werden.

Touristisches Wachstum darf aus Sicht des BUND nicht auf Kosten der Bevölkerung vor Ort und der Tiere und Pflanzen in den bereisten Regionen gehen. Um dies zu verhindern, muss eine vorausschauende Landesentwicklung das beschriebene Konfliktfeld benennen, dessen Entwicklung beobachten und ggf. planerische Konsequenzen vorsehen. Ein erster Schritt dazu ist beispielsweise die Einrichtung eines Frühwarnsystems für solche tourismusinduzierten Konflikte. Instrumente eines solchen Frühwarnsystems können im sozialen Bereich regelmäßige Akzeptanzuntersuchungen in der Bevölkerung sein, wie sie beispielsweise bereits

in Hamburg seit einigen Jahren durchgeführt werden. Im ökologischen Bereich können Daten aus bestehenden Monitoringprogrammen ggf. durch zusätzliche Erfassungen ergänzt werden und mit den Informationen aus dem sozialen Bereich zu einem integrierten Monitoring zusammengefasst werden. Wenn diese Beobachtung eine Zunahme von Problemen in einzelnen Regionen ausweist, sind Maßnahmen vorzusehen, die geeignet sind, den jeweiligen Konflikt zu entschärfen.

**Gesetzlich geschützte Biotop müssen von einer Bebauung bzw. kommerzieller Nutzung ausgeschlossen werden.**

## **G 2**

Die touristischen Angebote sollen an die lokalen und regionalen Gegebenheiten und Grundvoraussetzungen angepasst werden, damit ein harmonisches Gesamtbild entsteht. Urlauber\*innen in Schleswig-Holstein werden von intakter und grüner Natur, frischer und gesunder Luft und den wunderbaren Stränden angezogen. Es stellt sich zunehmend die Frage, wie solch ein harmonisches Gesamtbild mit der aktuellen landwirtschaftlichen Nutzung (Ammoniak- und Nitratbelastung, Güllegeruch, Monokulturen) z.B. auf der Insel Föhr zu vereinbaren ist.

**Dies muss beim Ausbau der touristischen Entwicklung grundsätzlich als Voraussetzung jeglicher Planungen beachtet werden.**

**Der BUND begrüßt den Vorstoß, die Barrierefreiheit explizit zu unterstützen, und fordert dies nicht nur in Tourismusgebieten.**

Tourist\*innen müssen mittels ÖPNV, Schienenverkehr und Bussen anreisen können, denn dies spart gegenüber dem herkömmlichen PKW und Flugzeug CO<sub>2</sub> ein.

**Dieses Ziel soll nicht nur angestrebt werden, wie auf S. 175 beschrieben, sondern fest vereinbart. Des Weiteren sollen Tourismuszentren autofrei gestaltet werden und Ausflugschiffe sind mit sauberer Technologie zu betreiben.**

## **G 3**

**Der BUND Schleswig-Holstein spricht sich gegen eine weitere Bebauung in Küstennähe aus und fordert einen sanften, neu gedachten Küstenschutz. Der 150 m-Streifen soll von Bebauung freigehalten werden. Weitere großtouristische Planungen und Maßnahmen in räumlicher Nähe zu Küsten sollen ausgeschlossen werden. Durch den Anstieg des Meeresspiegels werden Sturmflutereignisse mit erheblichen Schäden an Stränden und Deckwerken immer häufiger auftreten, weswegen hier der Nutzen eines baulichen Eingriffs besonders abgewogen werden soll.**

## **Umweltbericht**

Der BUND Schleswig-Holstein sieht im Tourismus in Schleswig-Holstein eine wichtige Aufgabe Menschen an die Natur heranzuführen und damit für den Schutz der Umwelt zu sensibilisieren. Allerdings kann der Tourismus aus rein wirtschaftlichen Gründen dazu führen, dass Flächen versiegelt werden, mehr Straßen, Hotels etc. gebaut werden, ohne dass der Naturschutz ausreichend Beachtung findet.

**Insofern fordert der BUND Schleswig-Holstein ein Konzept für einen nachhaltigen Tourismus ohne Zersiedelung und unnötigen Flächenfraß, bei dem schon die Anreise mit Bus und/ oder Bahn erfolgt.**

Anstelle der vorsichtigen Formulierung auf S. 90, dass es nicht ausgeschlossen werden könne, dass es durch Festlegung von Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung zu negativen Umweltauswirkungen kommen könne, muss hier klar erkannt werden, dass es durch den Tourismus an beiden Küsten und im Binnenland zu erheblichen Verschlechterungen seit dem LEP 2010 gekommen ist und sich dies weiter fortsetzen wird, wenn die Landesplanung nicht einschreitet.

## **4.8 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei**

### **Allgemeine Anmerkungen zu 1G bis 4 G (Landwirtschaft)**

Im Wesentlichen bestehen die Abschnitte 1 G bis 4 G aus grundsätzlichen Feststellungen und losen Absichten.

### **Der BUND fordert, konkrete Ziele zu definieren zwecks klarer politischer Ausrichtung und Zukunftsgestaltung.**

Unbestritten sind die landwirtschaftlichen Flächen mit knapp 70% der Landesfläche ein raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig. Zugleich sind diese Flächen für Mensch, Flora und Fauna Lebensraum und notwendige Lebensgrundlage.

Eine Umorientierung der Landwirtschaft zu einer nachhaltigen Weiterentwicklung im Sinne gleichrangiger ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte bzw. sozioökonomischer Funktionen ist dringlichst angezeigt.

Derzeit dominiert eine ökonomische Ausrichtung der Landwirtschaft, präjudiziert u.a. durch politisch gesetzte Rahmenbedingungen wie die im Wesentlichen auf Fläche bezogenen EU-Agrarsubventionen und Weltmarktausrichtung. Vorteile in diesem System haben eher konventionell/ industriell orientierte Großbetriebe.

Nachteile und katastrophale Folgen entstehen einerseits hinsichtlich der sozialen/wirtschaftlichen Situation für kleinere und mittlere Betriebe. Der sog. Strukturwandel wird stark befördert, die Betriebe geraten durch die Wettbewerbsverzerrungen in soziale Schieflagen und viele Landwirte müssen aufgeben.

Andererseits werden hinsichtlich der ökologischen Aspekte die natürlichen Lebensgrundlagen flächenhaft stark beeinträchtigt bzw. zerstört. Beispielhaft sollen nur genannt werden der Verlust der Artenvielfalt in der Agrarlandschaft und die erheblichen Beeinträchtigungen der Grundwasserleiter, Vorfluter und Meere durch Düngemittel, insbesondere Nitrat und Phosphat, sowie Pestizide.

Die auf verschiedene Schutzgüter bezogenen gesetzlichen Anforderungen gemäß Tabelle 1-1 (Umweltbericht) werden vielfältig nicht hinreichend erfüllt.

### **Zu 1 G**

Der Satz *„Die Landwirtschaft soll in allen Teilen des Landes als ein raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig erhalten und nachhaltig weiterentwickelt werden sowie in ihrer sozioökonomischen Funktion gesichert werden.“* Sollte geändert werden in: *„Die Landwirtschaft soll in allen Teilen des Landes als ein raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig erhalten und nachhaltig weiterentwickelt werden sowie in ihrer ökologischen, sozialen und ökonomischen Funktion gesichert werden.“*

### **Zu 2 G**

In Anlehnung an den Text des Entwurfs schlagen wir folgende Formulierung vor:

„Die Landwirtschaft soll insbesondere

- die Versorgung der Bevölkerung mit ökologisch und gesundheitlich unbedenklichen, qualitativ hochwertigen, möglichst regionalen Nahrungsmitteln sicherstellen und dabei auf eine nachhaltige Produktionsweise hinwirken,
- natürliche Lebensgrundlagen erhalten und verbessern, dabei insbesondere den Erfordernissen des Gewässer-, Klima- und Biodiversitätsschutzes sowie des Tierwohles nachkommen,
- eine attraktive Kulturlandschaft erhalten,
- die ländlichen Räume stärken, indem sie Arbeitsplätze sichert und die regionale Wertschöpfung steigert.“

**Der BUND fordert für den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der Verbesserung des Tierwohls/ einer artgerechten Tierhaltung konventionelle Bewirtschaftungsformen abzubauen und den Umstieg auf die ökologische Landwirtschaft substantiell zu fördern.**

**Wasserschutz- und Naturschutzkosten sind auf die konventionelle Landwirtschaft und die globalen Konkurrenten umzulegen. Konventionell im Inland und Ausland erzeugte Produkte sind dann nicht mehr kostengünstiger als ökologische Produkte.**

Der BUND kritisiert die Gleichstellung von konventionellen und ökologischen Bewirtschaftungsformen (Begründung B zu 1 – 4). Die konventionelle Landwirtschaft steht unter dem Verdacht nicht nachhaltig zu wirken, das Tierwohl nicht zu achten und Wasser und Böden mit Chemie jeglicher Art zu vergiften. Dies ist bei einem Ertragsunterschied von 8 % zwischen beiden Bewirtschaftungsformen nicht mehr zu tolerieren. Würden die Kosten der Umweltbelastung auf die konventionellen Bauern umgelegt werden, wären konventionell erzeugte Produkte teurer.

**Anbau von Biomasse zur energetischen Verwertung lehnt der BUND grundsätzlich ab, da längst erwiesen ist, dass Agrargasproduktion nicht dem Klimaschutz dient.**

Bei konventionellen Erzeugungsweisen wird Biomasse unter hohem Energieaufwand produziert (Bodenbearbeitung, Aussaat, Herstellung und Ausbringung von Düngemittel und Pestiziden, Ernte, Transport etc.). Die Klimabilanz ist in den meisten Fällen deutlich negativ. Darüber hinaus wird auch noch der Import von Futtermitteln aus tropischen Ländern angefacht. **Futtermittelimporte aus Ländern des Südens sind aufgrund vielfältiger Probleme und ökologischer Belastungen (u.a. Arbeits- bzw. soziale Bedingungen der heimischen Bevölkerung, (Brand-)Rodungen wertvoller Wälder, Pestizid-/Düngemiteleininsatz, Gentechnik, Auslaugung der Böden, Klimaaspekte in der Erzeugung und durch Transport...) so weit wie möglich einzuschränken. Die heimische/ regionale Futtermittelerzeugung ist auf den heute zur Agrargasproduktion in Anspruch genommenen Flächen zu verstärken.**

**Biogasanlagen sollten vorrangig Reststoffe aus der Land- und Holzwirtschaft sowie der Biotop- und Landschaftspflege nutzen. Der Einsatz von Mais ist zugunsten von Pflanzen mit geringem Dünger- und ohne Pestizideinsatz zu reduzieren. Maisanbau auf vormaligen Grünland- und/oder Moorstandorten müssen unterbunden werden (gerade aus Klimaschutzgründen!).**

**Zu 3 G**

Der Satz: *„Dabei sollen ökonomische und ökologische Belange in Einklang gebracht werden.“* Sollte geändert werden in: *„Dabei sollen ökologische Belange vorrangig beachtet werden, um ökonomische Belange zu sichern.“*

Der BUND macht darauf aufmerksam, dass die Wettbewerbsfähigkeit in einem globalen Markt auch von den globalen Konkurrenten beeinflusst wird. Ein Landwirt im Ausland, der z.B. kaum Tierschutzvorschriften einhalten muss, der den Transport seiner Produkte subventioniert bekommt, der günstigere Wetterverhältnisse hat, wird immer billiger liefern können, als die heimische Landwirtschaft. Die konventionelle Landwirtschaft in Schleswig-Holstein kann teilweise nur noch überleben, wenn auf Massentierhaltung, Maschinen statt Arbeitskraft und Chemie statt ökologischer Landwirtschaft gesetzt wird. Dies gilt es zu ändern, indem Produkte aus dem Ausland weniger nachgefragt werden (weil hiesige Produkte durch Qualität und Anbaumethodik Verbraucher überzeugen) und weniger Zugang zu unseren Märkten erhalten, solange nicht vergleichbare Tierwohl- sowie Natur- und Umweltstandards eingeführt sind.

**Der BUND fordert eine politische Anerkennung und Würdigung von Arbeitsplätzen der ArbeitnehmerInnen in der Landwirtschaft. In Ausbildung, Studium und Fortbildung sind agrarökologische Inhalte vertiefender zu vermitteln.**

Weitergehende Erwerbsmöglichkeiten sollten verstärkt geschaffen werden für die Herstellung und Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, die Pflege der Kulturlandschaften z.B. durch Umbau der EU-Agrarförderung, spezielle bundes- oder landesspezifische Förderprogramme.

#### **Zu 4 G**

Der Boden ist ein nicht vermehrbares Naturgut. Seine Nutzung soll standortangepasst und umweltschonend erfolgen. Bewirtschaftungsformen, durch die die Landwirtschaft eine besondere Funktion für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, die Erholung sowie die Gestaltung und Erhaltung der ländlichen Räume hat, sollen gesichert und weiterentwickelt werden. Hieraus erwächst auch eine besondere Verantwortung zur Schonung landwirtschaftlicher Flächen bei sonstigen Planungen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke soll verringert werden.

**Der BUND begrüßt die vorgesehene Schonung von landwirtschaftlichen Flächen vor anderweitiger Nutzung. Dies bedeutet jedoch im Umkehrschluss, dass andere und im Zweifelsfall auch hochwertige Flächen für Baugebiete herangezogen werden. So ist in mehreren Bundesländern bereits erkennbar, dass wieder vermehrt auf Waldstandorte in Anspruch genommen werden. Die bereits angesprochene mangelnde Eindämmung des Flächenverbrauchs dieses Landesentwicklungsplans entfacht daher gerade in diesem Kontext eine besonders verheerende Wirkung.**

Ansonsten wird überhaupt nicht angesprochen, dass die konventionelle Landwirtschaft selbst mit ihren industriellen Methoden ein Hauptagent in der Degradierung der schleswig-holsteinischen Böden ist. Die intensive Bodenbewirtschaftung bei engem Fruchtwechsel im konventionellen Ackerbau sorgt für u.a. Verdichtung, Verschlammung, Artenverlust und Humusverlust. Dabei ist insbesondere ein möglichst hoher Humusanteil eine wichtige Komponente zur Abfederung der Effekte im Klimawandel.

Zum Boden-, Klima-, Artenschutz hat der Erhalt von Dauergrünland eine hohe Bedeutung.

**Weiterhin ist der Ackerbau auf Moorböden ein Widerspruch zum Klimaschutz und zur guten fachlichen Praxis. Wegen der enormen Klimarelevanz ist dieser Ackerbau zugunsten der Anlage von Dauergrünland bzw. Moor-Renaturierung zu aufzugeben.**

#### **Zu 5 G**

Der unter 5 G formulierte Grundsatz zur Forstwirtschaft beinhaltet im Kern die Fortführung der gegenwärtigen, überwiegend unbefriedigenden Waldbewirtschaftung im Privatwald und im Landes- und Kommunalwald. Der Grundsatz wird jedoch in keiner Weise der Notwendigkeit bzw. den Potentialen einer vorrangig auf Klima- und Biodiversitätsschutz ausgerichteten Waldbewirtschaftung gerecht. Eine solche Zielsetzung entspräche dem Vorrang ökologischer Waldfunktionen, der in einem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes festgestellt worden ist.

Der BUND Schleswig-Holstein betont, dass eine wirtschaftliche Nutzung des Waldes insbesondere als Rohstoffquelle und Arbeitsort, derzeit meist nicht mit den anderen Zielen im Einklang steht. Wirtschaftliche Aspekte und Vorgaben führen dazu, dass Klimaschutz, Reinhaltung der Luft und insbesondere der Lebensraum für Tiere und Pflanzen, wenn überhaupt nur nachrangig beachtet werden. Die Überführung der Staatsforste in die Landesforsten hat nicht dazu geführt, die Kostensituation zu verbessern. Die Landesforsten versuchen daher, zu hohe interne Kosten mit einer massiven Überforderung und Ausnutzung des Waldes auszugleichen. Klimaschutz, Reinhaltung der Luft, Erholungswerte und der Schutz des Lebensraums für Tiere und Pflanzen werden sträflich vernachlässigt.

Es fehlt die verbindliche Zielsetzung, zumindest den Wald in öffentlicher Hand so zu bewirtschaften, dass er größtmöglich die Funktion als dauerhafter Kohlenstoffspeicher wahrnehmen kann. Ansatzpunkte sind hierfür verbindliche Zielvorgaben für den Aufbau hoher Vorräte an Lebend- und Totholz sowie für den Schutz des Waldbodens gegenüber forstwirtschaftlichen Schäden durch eine Minimierung der Pflege- und Nutzungseingriffe. Beide Ansatzpunkte sind zugleich entscheidende Faktoren für den Schutz und die Wiederentwicklung der waldspezifischen biologischen Vielfalt, sofern sie verbunden werden mit der Entwicklung naturnaher, standortheimischer (Laub-)Waldbestände und dem Verzicht auf den Einsatz von Pflanzenschutzgiften und die Einbringung nichtheimischer Baumarten.

Als unverzichtbaren Baustein für den Biodiversitätsschutz betrachtet der BUND die stärkere Einbeziehung des Waldes in öffentlichem Eigentum in die Ausweisungskulisse von 2% der Landesfläche als Wildnisgebiete. Hinter dem genannten 10%-Anteil an unbewirtschaftetem Naturwald verbirgt sich eine Vielzahl kleinster und kleiner Einzelflächen. Nur vereinzelt wird die Größe von ca. 200 ha erreicht. Für die Einbeziehung in die Kulisse der Wildnisgebiete sind sie alle zu klein. Da auch Schleswig-Holstein von Natur aus weit überwiegend ein Waldland ist, sollte wenigstens ein Wald-Wildnisgebiet geschaffen werden, das die nationalen Anforderungen von 1000 Hektar Größe erfüllt. Mit der Hahnheide im Kreis Stormarn stünde ein geeigneter, weil unzerschnittener überwiegend aus Laubwald bestehender ca. 1500 Hektar großer Landeswald zur Verfügung. Dort sind bereits ca. 250 Hektar große Teilflächen als Naturwald ausgewiesen.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert darüber hinaus einen mutigen aber notwendigen Schritt zum Klima- und Biodiversitätsschutz, indem Waldanteil der Landesfläche auf 20 % erhöht wird. Mindestens 30 % der in öffentlichem Eigentum stehenden Wälder sollten der**

**natürlichen Entwicklung überlassen werden. Das Land und die Kommunen besitzen darüber hinaus viele Flächen, die mit Bäumen bepflanzt werden könnten.**

**Der BUND fordert in den LEP aufzunehmen:**

- **die verbindliche Zielsetzung zur vorrangigen Ausrichtung der Waldbewirtschaftung auf den Klima- und Biodiversitätsschutz über den Aufbau naturnaher lebend- und totholzreicher Waldbestände orientiert an den Verhältnissen in alten mitteleuropäischen Naturwäldern.**
- **die verbindliche Vorgabe zum Verbot des Einsatzes von Umweltgiften im Landes- und Kommunalwald und zum Verzicht der Einbringung von nichtheimischen Baumarten.**
- **die Ausweisung eines zusammenhängendes Wald-Wildnisgebietes von mindestens 1000 ha Flächengröße, vorzugsweise in der Hahnheide.**
- **die Zielsetzung von 20% Waldanteil an der Landesfläche mit Bereitstellung mit Hinterlegung erforderlicher finanzieller (Förder-)Mittel,**
- **Aufstockung der Naturwaldanteile auf 30% des Landeswaldes,**
- **die Überführung des Landeswaldes in eine gemeinnützige öffentliche Stiftung mit den vorgenannten Zielen und Anforderungen als Stiftungszweck.**

#### **Zu 6 G**

*Der Satz „Besonderes Augenmerk gilt dabei der Verbesserung der regionalen Wertschöpfung, der langfristigen Sicherung der Erträge, dem Erhalt der Fischarten und -bestände und dem Schutz der Ökosysteme.“ sollte ergänzt werden durch: „Insbesondere Konflikte zwischen der Fischerei und dem Schutz bedrohter Arten wie dem Schweinswal und bestimmten Seevögeln müssen gelöst werden.“*

*Der Satz „Die Fischerei soll bei der Abwägung mit Belangen des Meeres- und Küstenbereichs eine angemessene Bedeutung erhalten.“ sollte geändert werden in: „Belange des Meeres- und Küstenbereichs sollen bei der Abwägung mit Fischereibelangen angemessene Bedeutung erhalten.“*

#### **Zu 7 G**

Der Text sollte geändert werden in:

*„Zur Erschließung der in Schleswig-Holstein bisher ungenutzten Potenziale im Binnenland und an der Ostseeküste sind die wissenschaftlichen und technologischen Grundlagen unter Beachtung des Nachhaltigkeitsgrundsatzes, zum Beispiel im Rahmen der Erprobung einer multitropischen Aquakulturanlage an der Ostsee, zu erforschen und zu verbessern. Ferner sind potenzielle Standorte für geschlossene und teilgeschlossene Anlagen im Binnenland bis hin zur Investitionsreife weiterzuentwickeln.*

*Grundlage der Förderung der Aquakultur in Schleswig-Holstein sollen der Nationale Strategieplan Aquakultur für Deutschland (2014) und die darauf aufbauende Aquakulturstrategie des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume (2014) sowie ihre jeweiligen Fortschreibungen und Aktualisierungen sein.“*

Dabei sind offene Fisch-Aquakulturanlagen in der Ostsee abzulehnen. Selbst bei Einrichtung einer nährstoffneutralen multitropischen Aquakultur besteht die Gefahr entkommender



Fische, die potentiell durch ihre große Zahl das ökologische Gleichgewicht stören, sich gegebenenfalls als Neozoen einbürgern oder aber im Fall von genmanipulierten Arten den natürlichen Genpool von Wildarten gefährden könnten. Zusätzlich kommt es durch offene Anlagen immer wieder zur Übertragung von Krankheitserregern und Parasiten von Zucht- auf Wildtiere.

Zusätzlich ist zu betonen, dass die Zucht von karnivoren Arten keineswegs zu einer Entlastung wildlebender Populationen führt. Selbst bei einem guten Futterquotienten führt die Aquakultur solcher Arten lediglich zu einer „Veredlung“ des Fischfleisches durch Nutzung von Arten, die Menschen nicht direkt konsumieren, als Futtertiere. Doch auch der Fang solcher Arten führt zu einem erheblichen Eingriff ins Ökosystem Meer, da solche Futterfische Nahrungsgrundlage für andere Fische auf höherer ökotrophischer Ebene sind. Um diesem Dilemma zu entgehen, muss weiter in die Futterforschung investiert werden. Vor allem der mittlerweile durch die EU genehmigte Einsatz von Insekten als Omega-3-reiches Futter muss weiter unterstützt werden, um eine angemessene Produktionsmenge zu erreichen.

Solches Zusatzfutter führt allerdings auch zu einer oft erheblichen Eutrophierung der Küstengewässer, insbesondere von Buchten, die bevorzugt zur Installation von Fischzuchtanlagen herangezogen werden. Hinzu kommt eine Kontamination von Medikamenten, die den dicht gehaltenen Fischen vorsorglich verabreicht werden und großenteils mit dem Kot ausgeschieden werden. Dementsprechend muss vor der Genehmigung solcher Zuchtanlagen erst einmal die Frage nach der Entsorgung der Kot- und Chemikalienfrachten geklärt werden.

Die Aquakultur extraktiver Arten wie Muscheln muss ebenfalls strengen Regelungen unterliegen. So muss die Miesmuschelbewirtschaftung in der Nordsee weiter kritisch begleitet werden, vor allem was die Saatmuschelgewinnung und die Flächenausweisung angeht. In der schleswig-holsteinischen Ostsee gibt es seit der Nicht-Verlängerung der Bewirtschaftungsgenehmigung in der Flensburger Förde keine Miesmuschel-Aquakultur am Meeresboden mehr. Eine Ausweitung nach dem Modell der Kieler-Förde-Muscheln kann als gute Option betrachtet werden.

#### **Zu 8 G (B zu 8)**

Der Satz *„Eine Weiterentwicklung der Angelfischerei muss in Schutzgebieten im Einklang mit den Zielen und rechtlichen Bestimmungen der Schutzgebiete stehen.“* sollte ergänzt werden durch: *„Natürliche Gewässer in Naturschutzgebieten und Nationalparks sollten von fischereiwirtschaftlicher Nutzung, auch Angeln, befreit werden. In Natura 2000 – Gebieten sollte dies in Abhängigkeit vom Schutzziel in Erwägung gezogen werden.“*

## **5 Entwicklung der Daseinsvorsorge**

### **5.7 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Kritische Infrastrukturen**

Im Zusammenhang mit der Trinkwasserversorgung sollte auf die besondere Gefährdung sowie die aktuelle Nitrat-Belastung der Grundwasserleiter in der Geest und speziell auf den Geest-Inseln Sylt, Amrum und Föhr hingewiesen werden. Infolgedessen sind hier bereits jetzt erhöhte Anstrengungen zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung notwendig.

## 6 Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

### 6.1 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die überfällige Aufnahme des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in den LEP wird grundsätzlich begrüßt. Die Ausführungen zum Klimaschutz werden aber im Hinblick auf den Zeithorizont 2030 des LEP der Dringlichkeit und der fundamentalen Zukunftsbedeutung ungenügend gerecht.

Der Klimaschutz und notwendige Anpassungsstrategien und -maßnahmen müssen zukünftig in der Landesentwicklungsplanung absolute Priorität haben. Durch seine langen Küstenlinien, dem Wattenmeer, den Inseln und Halligen und den niedrig, z.T. sogar unter dem Meeresspiegel liegenden Landesteilen ist Schleswig-Holstein vom Klimawandel und einem Anstieg des Meeresspiegels besonders betroffen. Schleswig-Holstein muss hier gegenüber den anderen Bundesländern eine Vorbildfunktion übernehmen.

Die gebotene hohe Dringlichkeit von wirksamen Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgas-Emissionen in allen klimarelevanten Bereichen der Landesentwicklung erfordert eine wirksame Strategie mit adäquaten operationalisierbaren Zielen, verbindlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen, um die verbindlichen Reduktionsziele bis 2030 (und 2050) in Schleswig-Holstein zu erreichen. Ein wesentliches Element dieser Strategie muss die Klimaverträglichkeitsprüfung aller im LEP aufgeführten Pläne und Maßnahmen zur Landesentwicklung sein. Insbesondere gehören die konkreten Festlegungen zu den Verkehrsprojekten, zur Siedlungsentwicklung und zur Landwirtschaftsentwicklung auf den Prüfstand. Zudem sind die Potentiale für Treibhausgas-Einsparungen und für Kohlenstoffsinken über ehrgeizigere und verbindliche Zielsetzungen und Planungsvorgaben im LEP stärker zu nutzen.

**Der BUND fordert im LEP als Ziele festzuschreiben:**

- **eine schonungslose realistische Bestandsaufnahme der gegenwärtigen klimarelevanten Entwicklungstrends mit ihren Verursachern in allen Sektoren (siehe oben), auf die der LEP maßgebend einwirken kann,**
- **Prüfungen und Bilanzierungen der direkten und indirekten Auswirkungen der im LEP konkret festgelegten Maßnahmen und Entwicklungsspielräume in Bezug auf Treibhausgasereffekte, insbesondere in Siedlungs- und Städtebau, in Verkehrsinfrastruktur und -entwicklung sowie in der Landwirtschaft im Rahmen einer sektorenübergreifenden Verträglichkeitsprüfung,**
- **verbindliche Ziele und Vorgaben für Umsetzungsstrategien zu Treibhausgasreduzierungen in den vorgenannten Sektoren, die den nationalen Reduktionszielen entsprechen,**
- **verbindliche Ziele und Vorgaben für Umsetzungsstrategien zur Entwicklung und Nutzung von Treibhausgassinken, vor allem durch die Wiedervernässung von trockengelegten Mooren, durch Bewirtschaftungsauflagen zur Entwicklung alter Wälder mit hohem Holzvorrat, durch die zügige Neubegründung von (naturnahen) Wäldern und Auflagen für die landwirtschaftliche Bodennutzung.**

Die Aussagen des Umweltberichts zum Klimaschutz widerspiegeln die diesbezüglichen Unverbindlichkeiten und Unzulänglichkeiten des LEP-Entwurfs. Der Bericht liefert keine neutrale,

kritische Bestandsaufnahme und keine Beurteilung der klimaschutzwirksamen Planvorgaben anhand von Kriterien, die sich an national und international verbindlichen Klimaschutzzielen orientieren, sondern beschränkt sich auf allgemeine Formulierungen über mögliche und wünschenswerte Wirkungen der unverbindlichen Grundsätze und vermittelt so eher den Eindruck der Schönfärbung mangelhafter Klimapolitik.

Deutlich aussagekräftiger und präziser und damit im Wesentlichen hinreichend sind im Vergleich zum Klimaschutz die Ausführungen zur Klimaanpassung.

## **6.2 Natur und Umwelt**

### **Allgemeine Anmerkungen**

Die aufgeführten „Grundsätze und Ziele der Raumordnung“ enthalten allgemeine Aussagen zum Schutz von Natur und Umwelt sowie zu einzelnen Schutzbereichen wie z.B. Naturhaushalt, Artenvielfalt, Biotopverbund und Wildnisentwicklung, die dem gegenwärtigen Stand wissenschaftlicher Erkenntnisse und aktuellen naturschutzpolitischen Zielsetzungen entsprechen. Sie werden daher vom BUND nicht infrage gestellt.

Jedoch werden im allgemeinen Teil nur Grundsätze formuliert, die zwar berücksichtigt werden müssen, nicht aber verbindlich zu beachten sind. Gute Grundsätze und Ziele, die nicht mit verpflichtenden Vorgaben zu angemessenen Umsetzungsstrategien und -programmen, zu geeigneten rechtlichen und fachlichen Instrumenten sowie zu erforderlichen finanziellen Mitteln für Planungspersonal und Umsetzungsmaßnahmen unterfüttert sind, suggerieren lediglich Handlungswillen, vernebeln jedoch eher mangelnde Handlungsbereitschaft (oder Handlungsfähigkeit) zur dringend notwendigen Umkehr der überwiegend negativen gegenwärtigen Entwicklungstrends der biologischen Vielfalt. Beispielhaft sei hier der Biotopverbund genannt, der seit Jahrzehnten mit hehren Zielen (10% und 15% der Landesfläche) in der Landesplanung aufgeführt wird, ohne dass sich in der Realität wesentliches in Richtung dieser Entwicklungsziele bewegt hätte. Im Gegenteil: Den wenigen Vorzeigeprojekten (z.B. Wildbrücken) stehen neue Zerschneidungen und Einschränkungen der geplanten Verbundachsen durch bundes- und landesplanerische Verkehrsprojekte und als Folge der Rahmensetzungen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung.

### **Der BUND fordert deshalb grundsätzlich**

- **verbindliche Vorgaben im Landesentwicklungsplan zur Umsetzung der im Entwurf aufgeführten „Grundsätze und Ziele der Raumordnung“ zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Umwelt,**
- **verbindliche Vorgaben zur Schaffung geeigneter rechtlicher und fachplanerischer Instrumente, zur notwendigen personelle Ausstattungen der Fachbehörden und zur langfristige Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel,**
- **die Überprüfung der Grundsätze, Ziele und Maßnahmen in allen Sektoren in Bezug auf ihre Auswirkungen bzw. Verträglichkeit mit den Grundsätzen und Zielen zum Schutz der biologischen Vielfalt sowie ggf. ihre diesbezügliche Modifizierung.**
- **verbindliche Ziele für den erforderlichen Arten- und Biotopschutz, die keinen Abwägungs- und Ermessungsentscheidungen unterliegen dürfen, z.B. im Gewässerschutz oder Dauergrünlandschutz.**

Zu 1 G

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert mehr Engagement. Der landesweite Biotopverbund sollte mindestens 20% ausmachen und mindestens 5 Prozent der Landesfläche zu Wildnisgebieten entwickelt werden.**

Auch wenn Wirtschaft und Bevölkerung andere Bedürfnisse definieren, hat eine Landesregierung die Verantwortung, mutige Entscheidungen für die nachhaltige Zukunft unserer Natur und Umwelt zu treffen.

#### **Zu 2 G**

Der BUND Schleswig-Holstein fordert insbesondere im Hinblick auf das europäische Vogelzuggeschehen, den Ausbau der Windenergie nicht zu Lasten der Avifauna weiter zu entwickeln, sondern alles dafür zu tun, dass Windenergie für Vögel möglichst ungefährlich gestaltet wird. Hier gibt es noch viel Forschungs- und Entwicklungspotential. Vögel fliegen nicht in Gefahr, wenn sie diese sehen. Insbesondere sollte sich die Energiewende an konfliktärmeren Energiegewinnungsmöglichkeiten orientieren und vorrangig auf Photovoltaik auf bereits versiegelten Flächen, d.h. Hausdächer, Gewerbebauten, Parkplätzen setzen.

Durch regelmäßigen Umbruch mit Neueinsaat und Einsatz von Totalherbiziden ist das Grünland in qualitativer Hinsicht stark gefährdet. Besonderes Augenmerk ist auf das Wertgrünland zu legen, das extrem zurückgegangen ist und vor Entwässerung, Dünger und Pestiziden auch aus angrenzenden Flächen geschützt werden muss.

**Deshalb fordert der BUND Schleswig-Holstein, explizit als Ziel zu benennen, Dauergrünland sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht zu erhalten und im Hinblick auf zunehmende Artenvielfalt zu verbessern.**

**Des Weiteren sollte unter 2 G explizit Insektenschutz als besonderer Punkt aufgenommen werden. Als Ziel sollte die Zunahme der Biomasse der Insekten allgemein sowie speziell der Schutz von Wildbienen, die kaum noch Lebensräume haben, benannt werden. Da gerade Wildbienen zur Bestäubung wichtig sind, sollte festgeschrieben werden, dass die Lebensräume der Wildbienen einen besonderen Schutz brauchen.**

#### **Zu 3 G**

Der BUND begrüßt die erklärten Absichten, vermisst aber zielführende Direktiven.

#### **Zu 4 G**

Für eine dynamische Eigenentwicklung der Fließgewässer ist neben Schutz und nachhaltiger Bewirtschaftung auch der Verzicht auf Nutzung im Uferbereich und in den Auen erforderlich, dafür sind die Voraussetzungen z.B. durch verbindliche Einrichtung von Uferrandstreifen zu verbessern. Die Morphodynamik der Fließgewässer ist durch Belassen von Bruchholz und den gezielten Einbau von Totholz nachhaltig zu verbessern. Totholz im Fließgewässer verbessert bzw. initiiert die Bildung von Prall- und Gleithängen, stabilisiert und speichert das Sediment, hält Laub und Driftholz zurück, fördert die Wiederbesiedlung und erhöht damit die Artenvielfalt.

Die Verfehlung der Ziele der EU-WRRL erfordert vermehrte Anstrengungen für die Reduktion der Schadstoffeinträge aus Dränung, Grundwassereintrag, Oberflächenabschwemmung und Erosion.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert zum Schutz der Grundwasserqualität, die Düngerichtlinien zu verschärfen und an der Entwicklung der Nitratwerte im Grundwasser auszurichten. Die Einhaltung ist zu kontrollieren.**

Der BUND Schleswig-Holstein begrüßt die Absicht, Binnenhochwasserschutz durch Wasserrückhalt in der Fläche und verlangsamten Abfluß zu verbessern. Um dies zu erreichen sollte jedoch auch erklärt werden, dass dazu auch Rückdeichungen und Wiederherstellung von Auenflächen notwendig sind.

#### **Zu 5 G**

In gleicher Weise wie unter 4 G ist auch der Hochwasserschutz an der Küste neu zu orientieren. Die Herausforderungen der Klimakrise sind in den derzeitigen Hochwasserschutzstrategien nicht ausreichend berücksichtigt, wenn man die neuesten Forschungsergebnisse zugrunde legt, die einen Meeresspiegelanstieg von insgesamt 10 Metern (bei Abschmelzen des Inlandeises der Westantarktis und Grönlands) in die Diskussion gebracht haben. Dies geht weit über die bisherigen Küstenschutzreserven hinaus. Die herkömmlichen Methoden der Küstensicherung stoßen so an ihre Grenzen und müssen durch neu zu entwickelnde Vorgehensweisen weiter entwickelt werden, die auch Rückdeichungen und anderweitige Schaffung von Flutraum sowie Anpassung von Infrastruktur einschließen müssen. Auch wenn dieses Problem in den nächsten Jahrzehnten noch Spielraum lässt, so verursachen gerade die Belange der Küstenbewohner komplexe Probleme im Hinblick auf zukunftsorientierte Küstenschutzanpassungen, so dass unverzichtbar erscheint, solche Maßnahmen jetzt schon zu entwickeln und einzuleiten.

#### **Zu 6 G**

Der vorliegende Landesentwicklungsplan ist völlig ungeeignet, die zu begrüßende und angeblich angestrebte Eindämmung des Flächenverbrauchs voranzutreiben, da alle Ausführungen zu wirtschaftlicher Entwicklung, Zuwanderung, Raumordnung dies konterkarieren. Der BUND Schleswig-Holstein fordert mehr Engagement, um den Flächenverbrauch zu reduzieren. Neben den aufgeführten Maßnahmen gibt es viele weitere Möglichkeiten, den Flächenfraß zu reduzieren:

- Überprüfung der Wachstumsziele
- Hinterfragen, ob Schleswig-Holstein tatsächlich der Logistikstandort des Nordens sein muss
- Ausdehnung der Metropolregion stoppen
- Trennung von Gewerbe- und Wohnbebauung auflösen
- Parkplätze nur noch flächenneutral unter den Gebäuden anlegen
- Mehrstöckiges Bauen fordern und fördern
- Aufstockungen erleichtern
- Anforderungen für weitere Straßen und Autobahnen kritisch hinterfragen, da mit Verkehrsmanagement derzeit zeitweise überlastete Straßen entlastet werden könnten
- Überbauen von Parkplätzen
- Mehr in die Höhe als in die Fläche bauen lassen.
- Neue Baufelder erst genehmigen, wenn Brachflächen ausgeschöpft sind usw.

Der Schutz archäologischer und geologischer Objekte wird vom BUND Schleswig-Holstein ausdrücklich begrüßt. Ihr Schutz darf allerdings nicht durch ein „*sollte dies nicht möglich sein*“ relativiert werden, sondern es sollte ein verbindlicher Schutzstatus eingeführt werden, der dem Gewicht einer NSG-Verordnung gleichrangig ist. Zügig ausgewiesen werden sollten

auch großflächige eiszeitliche Geotop-Potenzialgebiete wie zum Beispiel Tunneltäler, Drumlinlandschaften, Schmelzwasserrinnen und Sanderflächen, deren Erhalt eine wesentliche Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Biotopverbundachsen ist, ehe durch Infrastrukturausbau und Siedlungsausweitung die großflächige Ausweisung erschwert bzw. verhindert wird.

#### **Zu 7 G**

Dieses Ziel wird vom BUND Schleswig-Holstein unterstützt und empfohlen, die nächtliche Beleuchtung von Parkplätzen, Werbeflächen, Industrieanlagen deutlich zu reduzieren. Nachts ab ca. 23:00 Uhr ist der Straßenverkehr erheblich reduziert und hell erleuchtete Werbung, beleuchtete Parkplätze machen keinen Sinn. Zur Sicherheit von Parkplätzen etc. könnte mit Bewegungsmeldern gearbeitet werden, so dass im Bedarfsfall weiterhin beleuchtet wird. Zudem sind insektenneutrale Leuchtmittel einzusetzen und die Beleuchtung so auszurichten, dass der Nachthimmel nicht aufgehellert wird. Das Beleuchten und Anstrahlen von Bäumen ist zu verbieten, da dadurch Vögel und andere Bewohner im Tag und Nacht Rhythmus gestört werden.

#### **6.2.1 Vorranggebiete für den Naturschutz**

Die Aufzählung der Vorranggebiete für den Naturschutz beinhaltet bestehende (größere) Schutzgebiete mit rechtswirksam festgesetztem unterschiedlichem Schutzstatus. Sie schreibt lediglich den Status Quo fest. Keine Aufnahme in der Auflistung finden u.a. (noch auszuweisende) Wildnisgebiete, die in einem Größenumfang von 2% der Landesfläche ausgewiesen werden sollen. Ebenfalls fehlen größere naturschutzrechtliche Kompensationsflächen für realisierte Eingriffsprojekte. Da sowohl in Wildnisgebieten als auch auf Kompensationsflächen „der Schutz der Natur in ihrer Gesamtheit oder in einzelnen Teilen Vorrang vor allen anderen Nutzungen“ hat (bzw. haben muss), sind sie in die Vorranggebiete für den Naturschutz einzuordnen.

Die Aufnahme der Wildnisgebiete und Kompensationsflächen ist insbesondere erforderlich, wenn das vorgegebene Ziel von 15% der Landesfläche für ein Biotopverbundsystem einschließlich von 2% Wildnisflächen *„ausgedehnt, weiterentwickelt und durch geeignete Maßnahmen umgesetzt werden (soll)“* (6.2, 1 G). Mit der Einordnung der Gebiete für den Biotopverbund in die „Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft“ (6.2.2, 2 Z) werden zwar wünschenswerte allgemeine Entwicklungs- und Erhaltungsziele formuliert (6.2.2, 3 G), die konkrete Berücksichtigung und Umsetzung vor Ort aber letztlich der unverbindlichen kommunalen Landschafts- und Bauleitplanung überlassen (6.2.2, 5 G). Die langjährigen Erfahrungen mit kommunalen Landschaftsplänen zeigen, dass geplante Maßnahmen für den Biotopverbund mangels Umsetzungsinteresse in aller Regel in den Schubladen der Bürgermeister bzw. Kommunalbehörden verschwinden und nicht verwirklicht werden. Verbundachsen für die Biodiversität sind jedoch wesentlich, um dem weiteren Biodiversitätsverlust entgegenzuwirken und die Folgen der Klimakrise abzumildern. Die kartografische Darstellung der Verbundachsen im LEP ist jedoch rudimentär und berücksichtigt lediglich die Hauptverbundachsen, nicht jedoch Nebenverbundachsen. Außerdem wird in der Darstellung nicht unterschieden in die vom Bundesamt für Naturschutz differenzierten Typen der Verbundachsen in ihrer Bedeutung für Arten der Wälder, der Offenlebensräume und der Gewässer respektive.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert, im Landesentwicklungsplan festzuschreiben, dass**

- die erforderliche Gebietskulisse für den Biotopverbund grundsätzlich als Vorrangflächen statt lediglich als Vorbehaltsflächen für den Naturschutz bzw. den Biotopverbund in die Landesplanung eingeordnet wird und grundsätzlich von Bebauung freizuhalten ist
- in solchen Fällen, wo dies aufgrund der Eigenschaft des Bauprojektes nicht möglich ist, d.h. Verkehrswege, verbindlich in die Bauplanung geeignete Querungshilfen wie Grünbrücken, Amphibientunnel und weitere Maßnahmen einzubeziehen sind und finanziell durch den Bauträger zu übernehmen sind.
- vorhandene und zukünftige naturschutzrechtliche Kompensationsflächen ab einer Größe von 10 ha als Vorrangflächen für den Naturschutz geführt und behandelt werden.
- die konkrete Planung und Umsetzung des Biotopverbunds als eine der zentralen Aufgaben den fachlich zuständigen Landesbehörden übertragen und mit Nachdruck vorangetrieben wird (und nicht den Kommunen überlassen wird).
- die Planung von Wildnisgebieten auf 2% der Landesfläche als verbindliche, die Nationale Biodiversitätsstrategie (NBS) geschuldete Aufgabe unter Erfüllung der nationalen Anforderungen (Qualität und Größe) bis zum Jahr 2030 umgesetzt wird, die ausgewählten Gebiete als Vorranggebiete für den Naturschutz ausgewiesen werden und mit einem eigenen Schutzstatus rechtlich gesichert werden, die dem Ziel dauerhafter freier Wildnisentwicklung ohne menschliche Eingriffe gerecht wird, sowie diese Gebiete - auch im lediglich vorgesehenen Stadium - im Landesentwicklungsplan verbindlich kartografisch auszuweisen..
- die Ausweisung eines Wald-Wildnisgebietes von zusammenhängend mindestens 1000 ha Größe im Landeswald als verbindliches Ziel in den Landesentwicklungsplan aufgenommen wird, wobei Lücken gegebenenfalls durch Brachflächen geschlossen werden können, die einer langfristig zu sichernden Sukzession überlassen werden.

### **6.2.2 Vorbehaltsräume und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft**

Die unter 6.2.2, 1 G, aufgeführten Grundsätze für die Vorbehaltsräume für Natur und Landschaft entsprechen inhaltlich weitgehend den Zielsetzungen der Schutzkategorie „Biosphärenreservat“. Es wäre deshalb zu erwarten, dass für besonders geeignete Räume im Lande (siehe Themenkarte 21) als Entwicklungsziel diese Schutzkategorie angestrebt wird. Aus Sicht des BUND ist der Naturpark „Lauenburgische Seen“ zumindest in Teilen einer der Räume, deren Ausweisung als länderübergreifendes Biosphärenreservat (im Anschluss an das Biosphärenreservat Schaalsee) als konkrete Zielsetzung in den Landesentwicklungsplan aufgenommen werden sollte.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert, in den Landesentwicklungsplan aufzunehmen, dass**

- **der Naturpark „Lauenburgische Seen“ zum Biosphärenreservat entwickelt wird. Dabei sollte ein länderübergreifendes Reservat zusammen mit dem bestehenden Biosphärenreservat Schaalsee in Mecklenburg-Vorpommern angestrebt werden.**
- **die Ausweisung weiterer Biosphärenreservate geprüft wird.**

Zu 2 Z bemängelt der BUND Schleswig-Holstein, dass es zu viele Ausnahmekriterien gibt und fordert eine naturschutzgerechte Anpassung der entsprechen Vorschriften.

Insbesondere die Ausnahmen zur Jagd und Waldbewirtschaftung führen immer wieder zu



immensen Verstößen gegen den Natur- und Tierschutz.

## **6.3 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren**

### **6.3.1 Regionale Grünzüge**

Den allgemeinen Grundsätzen und Zielen der Raumordnung wird zugestimmt, insbesondere dem planmäßigen Siedlungsverbot in den Grünzügen. Allerdings fehlt die Formulierung von klaren ökologischen Mindestanforderungen für Planungen und Maßnahmen sowie für zulässige Bodennutzungen zur Sicherung der verschiedenen ökologischen und die Erholungsfunktionen der Grünzüge. Diesbezügliche Aussagen wie „...sollen (...) berücksichtigt werden bzw. „...so wenig wie möglich beeinträchtigen.“ ( 6.3.1 5 G) sind unpräzise und beliebig interpretierbar. Weiterhin fehlen zur Sicherung der ökologischen und Erholungsfunktionen eindeutige Vorgaben für den flächenmäßigen Mindestanteil von Grünzügen in den Ordnungsräumen.

**Der BUND fordert in den LEP aufzunehmen, dass**

- **der Flächenanteil siedlungsfreier regionaler Grünzüge in den Ordnungsräumen in einem Größenumfang festzulegen ist, der die Kommunen zwingt, die zulässige Ausweitung von Wohnungsbestand und Gewerbeflächen überwiegend über die Innenentwicklung zu realisieren, der die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen im Außenbereich wirksam einschränkt und der zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktionen der Grünzüge beiträgt.**
- **in den Regionalplänen qualitative ökologische Anforderungen für die Grünzüge festzusetzen sind, die geeignet sind, die unter 6.3.1, 1 Z , aufgeführten ökologischen Funktionen insgesamt und flächenbezogen zu verbessern und dauerhaft zu sichern.**

### **Zu 6.3.2 Grünzäsuren**

Grünzäsuren in und zwischen Siedlungskörpern haben zunehmende Bedeutung als Elemente von Klimaanpassungsstrategien in den Städten. In naturnaher Ausprägung haben Grünzäsuren als Biotop-Vernetzungselemente zu den Naturlebensräumen in der freien Landschaft eine unverzichtbare Funktion. Die klimatischen und ökologischen Funktionen können Grünzäsuren umso besser erfüllen, je naturnäher sie gestaltet und gepflegt werden. Außerdem dienen sie der Naherholung und bilden unverzichtbare Naturerlebnisräume für Kinder, deren zunehmender Naturentfremdung sie entgegenwirken. Hierfür sind insbesondere innerstädtische Brachflächen geeignet, die entsprechend zu öffnen sind. Allerdings steht die Forderung nach solchen Freiflächen im Konflikt zur Verdichtung des Siedlungsraums, wie es ebenfalls im Landesentwicklungsplan gefordert wird. Die Bebauung von Freiflächen und Brachflächen sollte daher auch im Siedlungsraum nicht pauschal erleichtert werden, sondern jedes Mal einer Einzelfallprüfung unterworfen werden, wie es generell für Baugebiete erforderlich ist.

Ebenso wichtig wie die Erhaltung von Grünzäsuren ist für das Stadtklima eine konsequente Eingrünung von Fassaden und von (nicht zur Energiegewinnung durch Photovoltaik eingesetzten) Dachflächen, was verbindlich Eingang in die Baubestimmungen finden muss. Bei der Begrünung von Dachflächen ist es nicht damit getan, dünne Schotterauflagen mit Fetthenne zu bepflanzen, sondern es muss ermöglicht werden, dass die Bauten statisch in der Lage sind, auch Bepflanzungen bis hin zu Gehölzen zu tragen. Um dies umzusetzen, sind neue

architektonische Maßstäbe zu setzen. Unter Verwendung von Baukonzepten wie Terrassen- und Hügelhäusern lassen sich so Gartenflächen für die Bewohner auf den Dächern schaffen. Insbesondere Flachdächer im städtischen Bereich können vernetzt werden, so dass auf ihnen regelrechte Parks angelegt werden können, die das Stadtklima erheblich verbessern und ggf. auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können (siehe z.B. High Line Park New York).

**Der BUND fordert in den LEP aufzunehmen, dass**

- **die klimatischen Funktionen der Grünzäsuren im Hinblick auf Umfang, Lage und Ausbildung besonders zu berücksichtigen sind,**
- **Grünzäsuren vorrangig naturnah auszubilden sind,**
- **Naturerlebnismöglichkeiten für Kinder gezielt einzubinden sind,**
- **Gebäudebegrünung bei allen Neubauten verbindlich wird und die Begrünung vorhandener Baumasse (mit Ausnahme historisch relevanter Bauten) gefördert wird.**

## **6.4 Grundwasserschutz**

Mittelfristig sollten Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz in gleichem Maße gegen Grundwassergefährdungen geschützt werden. Physikalisch gesehen sind die Grundwasservorkommen in den formal noch nicht als Wasserschutzgebiete (TWSG) ausgewiesenen Teilregionen der Förderbrunnen-Einzugsgebiete (hier „Vorbehaltsgebiete“, sonst auch „Wasserschongebiete“ genannt) genauso den Einflüssen der Landbewirtschaftung ausgesetzt wie das Grundwasser in den TWSG. Eine beschleunigte Ausweisung der bisherigen „Vorbehaltsgebiete“ als TWSG ist vonnöten, zumal bisher noch deren Gesamtfläche in Schleswig-Holstein wesentlich größer ist als die Gesamtfläche der TWSG. Auch im Fall der Trinkwassergewinnung aus tieferen Grundwasserleitern sollte aus Vorsorgegründen eine großzügige Festlegung von TWSG erfolgen.

Das Land Schleswig-Holstein war bisher das Bundesland mit dem kleinsten Flächenanteil von TWSG, nämlich nur 3,5 %, gegenüber 14 % im BRD-Mittel bzw. beispielsweise 15 % in Niedersachsen (Stand 2010). Zudem sind die Geest-Grundwasserkörper durchweg zu hoch mit Nitrat belastet, so dass auf etwa 8.000 km<sup>2</sup> bzw. 50 % der Landesfläche die Qualitätsziele der EG-WRRL für Grundwasserkörper verfehlt werden. Vor diesem Hintergrund sind gesteigerte Anstrengungen für den Grundwasserschutz notwendig, die neben der konsequenten TWSG-Ausweisung insbesondere auch zielgerichtete Maßnahmen im Bereich der Landwirtschaft, vor allem in der Geest, umfassen müssen. In diesem Zusammenhang ist auf die besondere Gefährdung sowie die aktuelle Nitrat-Belastung der Grundwasserleiter auf den Geest-Inseln Sylt, Amrum und Föhr hinzuweisen. Hier sind kurzfristig erhöhte Anstrengungen zur Verringerung der Grundwasserbelastung und zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung notwendig.

### **Unterkapitel „Oberflächengewässerschutz“ fehlt**

Im Kapitel 6 fehlt unverständlicherweise ein Unterkapitel „Oberflächengewässerschutz“, analog zu 6.4 Grundwasserschutz. Flüsse, Bäche, Marschengräben, Kanäle und Binnenseen sind genauso „Ressourcen“ wie z.B. Grundwasser und Grünzüge. Gemäß der jeweils sechs Jahre gültigen Maßnahmenpläne (zurzeit für den Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021) der Landesregierung gemäß EG-WRRL sind umfangreiche Maßnahmenpakete für die Wasserkör-

per der Fließgewässer und der Binnenseen durchzuführen. Die danach folgende Bewirtschaftungsperiode wird von 2021 bis 2027 laufen, und es ist abzusehen, dass auch danach in sechsjährlichem Rhythmus weitere Maßnahmenpläne für die Gewässer aufgestellt und umgesetzt werden müssen. Das Ziel ist die Erreichung des „guten Zustands“ für alle Gewässer Schleswig-Holsteins.

Mit etwa 30.000 km Fließgewässern und 78 Binnenseen von über 50 ha ist Schleswig-Holstein ein ausgesprochen „wasserreiches“ Bundesland. Gegenwärtig haben nur rund 10 % der Gewässer den guten Zustand gemäß EG-WRRL erreicht, so dass aller Voraussicht nach noch langjährige Anstrengungen zur Zielerreichung notwendig sein werden. Insofern gehört ein umfassender Gewässerschutz mit Sicherheit auch zur Landesentwicklungsplanung für die nächsten 15 Jahre.

Obwohl im Teil B ein entsprechendes Unterkapitel fehlt, werden im Teil D im Abschnitt 3.5.1 Oberflächengewässer behandelt, einschließlich einer Kartendarstellung (Abb. 3-8, S. 34). Schon aus formalen Gründen müsste dieses Thema somit auch im Teil B abgehandelt werden.

### **Umweltbericht – 3 Derzeitiger Umweltzustand in Schleswig-Holstein, 3.5 Wasser**

Im Kapitel 3.5. Wasser werden Oberflächengewässer und Grundwasser in den zwei Unterkapiteln 3.5.1 und 3.5.2 behandelt, obwohl im Teil B, Kapitel 6, ein Unterkapitel „Oberflächengewässerschutz“ (analog zu 6.4 Grundwasserschutz) völlig „vergessen“ wurde. Es werden die Teilbereiche der aquatischen Umwelt sowie Gefährdungspfade und Rechtsverordnungen (auch EG-WRRL) kurz benannt. Es fehlt jedoch völlig eine Beschreibung und/oder Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes, die man aufgrund der Kapitelüberschrift erwarten würde! So wird der „nicht gute“ Zustand (gemäß WRRL) der meisten Fließgewässer und Küstengewässer nur angedeutet und die überhöhte Nitratbelastung im Grundwasser auf 50 % der Landesfläche mit keinem Wort erwähnt. Die Nähr- und Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft werden nur im Zusammenhang mit den Oberflächengewässern kurz erwähnt (S. 33), nicht aber als Hauptverursacher der massiven Grundwasserbelastung.

Abb. 3-9 (S. 35) stellt die festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete in Schleswig-Holstein dar, gemäß Teil B, Kap. 6.4.1 (1 Z). Der insgesamt geringe Flächenanteil sowie eine Häufung im Kreis Pinneberg fallen auf. Man vermisst eine textliche Erläuterung zur besonderen Situation in diesem Landkreis.

Es fehlt eine entsprechende Abbildung der „Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz“ gemäß Teil B, Kap.6.4.2 (1 Z), also aller Einzugsgebiete von Trinkwassergewinnungsanlagen („Wasserschongebiete“, noch ohne Schutzstatus) einschließlich geplanter TWSG. Sinnvoll ist sicherlich eine zusammenfassende Darstellung sowohl der Vorranggebiete als auch der Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz in einer Karte.

## **6.6 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich**

### **6.6.1 Vorranggebiete und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich**

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert, dass die Belange des Naturschutzes auch in den höher geordneten Zielen (Z) Beachtung finden, und nicht nur in den Grundsätzen (G).**

Dies würde beispielsweise verhindern, dass im Küstenschutz Flächen für erhöhte und verbreiterte Deiche zu Lasten der Salzwiesen und anderer schützenswerter Biotope gehen darf. Gleiches gilt für eine erfolgreiche nachhaltige Entwicklung: Auch diese muss als Ziel aufgenommen werden, um mehr Unterstützung zu erfahren. Natur und Landschaft dürfen nicht nur als Abwägungsgrund behandelt werden, sondern als integraler Bestandteil unseres Erbes an die nachfolgenden Generationen verstanden werden.

**Der BUND Schleswig-Holstein fordert eine konkrete Maßnahmenliste, wie Natur und Landschaft geschont werden sollen.**

Der BUND Schleswig-Holstein begrüßt, dass die Bedeutung des Wattenmeers hier in seiner Funktion für den Küstenschutz angemessen adressiert wird. Ebenso ist die Beachtung des Meeresspiegelanstiegs für Deichhöhen und Hochwasserrisikogebiete und die Einordnung des Deichvorlands als Bestandteil der Küstenschutzvorranggebiete sehr lobenswert. Jedoch fehlt im LEP die Perspektive, wenn Klimawandel und Meeresspiegelanstieg beschleunigter als angenommen unsere Küste fordern. Der BUND Schleswig-Holstein würde sich freuen, wenn auch das kleinräumige Zurücklegen eines Landesschutzdeiches betrachtet würde. Es würde den Deichvorländern die Möglichkeit gegeben, sich natürlich an die neuen Bedingungen vor Ort anzupassen. Hier soll als Beispiel auf das Projekt Husumer Dockkoog vom WWF verwiesen werden. Werden solche Beispiele für naturbasierte Anpassung an die Folgen der Klimakrise ausreichend erforscht und mit den Akteur\*innen in den betroffenen Gebieten in angemessenem Maße diskutiert? Eine regelmäßige Feststellung der Akzeptanz in der Bevölkerung für solche Ansätze des sanften Küstenschutzes ist hilfreich für zukünftige Planungen. Der BUND Schleswig-Holstein begrüßt, dass auf die Restrisiken beim Versagen von Küstenschutzanlagen hingewiesen wird. Wird dieser Hinweis zielgruppengerecht und ausreichend kommuniziert, um die Bewusstseinsbildung gegenüber Hochwasserrisiken zu unterstützen?

Der BUND Schleswig-Holstein befürwortet den 150 m-Streifen zum Schutz der Küste und sieht Konfliktpotential zu Kapitel 4.7 Erholung und Tourismus (insbesondere 3 G unter Ziffer 4.7.1), in welchem ein weiterer Ausbau des touristischen Angebots gefordert wird.

**Ausnahmen von 6.6.1, 3 Z, sollen sehr restriktiv oder gar nicht gegeben werden.**

## **Teil C – Hauptkarte**

### **Zum Entwurf des LEP Teil C allgemein**

Schwerpunktgebiete /Vorranggebiete innerhalb des Landes sind in der Hauptkarte nicht dargestellt.

Auch die Themenkarte 21 zeigt keine Schwerpunktgebiete, wie sie im LRP und RPI enthalten sind. Das gibt ein falsches Bild von der Schwere der Räume.

Beispiele für Stormarn: So sind das Travetal zwischen Segeberg und Oldesloe und die Leezener Au nur als Biotopverbundachse, nicht als Schwerpunktgebiet dargestellt. Dieser Bereich ist auch nicht als Vorbehaltsraum dargestellt. Im Dreieck zwischen A20/A21 und A1 sind keine Schwerpunktgebiete eingetragen, es fehlen z.B. Zarpener Wohld und Heilautal/Reinfelder Herrenteich.

Vorbehaltsräume sind großzügig dargestellt, haben aber zu wenig Verbindlichkeit. Dies verweicht den eigentlichen Schutzstatus der Flächen, hier sollten die Schwerpunktgebiete deutlich innerhalb der Vorbehaltsräume abgehoben werden.

Grünzüge und Grünzäsuren sind nur im Text erwähnt, sollten aber in der Karte dargestellt werden. Z.B. sollte zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe ein Grünzug die Siedlungsachse in Nordwest – Südost –Richtung queren. Die Ausweisung sollte nicht den Regionalplänen überlassen werden, sondern aus Gründen der Natur- und Landschaftsschutzes abgeleitet und festgelegt werden. Hier muss der LEP den Regionalplänen klare Vorgaben machen.

### **Zum Entwurf des LEP für das Gebiet weiträumig um Bad Bramstedt**

Der vorliegende Entwurf wird im Bereich um Bad Bramstedt nicht den unter Punkt 6.2.2 Vorbehaltsräume und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft genannten Grundsätzen gerecht.

Besonders schwerwiegend sind in der Gesamtkarte die unvollständigen „Vorranggebiete für den Naturschutz der Inneren Gewässer“, bzw. die lückenhaften Biotopverbundachsen (blau-grüne Doppelpfeile). Beispielsweise endet die Verbundachse „Bramau“ in Hitzhusen, wird nicht durch Bad Bramstedt hindurch ergänzt bis einschließlich Osterau bzw. Ohlau. Beide Gewässer sind FFH-Gebiete und als solche nur in ihrer Gesamtstruktur überlebensfähig. Besonders geschützte Neunaugenarten sind in ihren Entwicklungsstadien auf die durchgängigen Gewässer angewiesen.

Auch fehlen die bereits im weiträumigen Gebiet um Bad Bramstedt vorhandenen (Kiebitzholme/A21, Brokenlande/A7, Bad Bramstedt Süd/A7), bzw. die noch geplanten Grünbrücken (Todesfelde und Mönkloh/geplante A20). Ihre Lage auf der ergänzten Karte macht deutlich, wie fragmentiert die Landschaft überplant wird:

1. Der Lebensraumkorridor zwischen Kiebitzholm und Brokenlande wird auf Grund des vorgelegten Stadt- und Umlandbereichs Neumünster (dunkelbraun schraffiert) bis in den Süden von Großenaspe blockiert. Es fehlt der nötige Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft mit Trittsteinbiotopen zwischen Großenaspe und Neumünster, der den Korridor für Wildtiere zwischen dem Halloher Gehege im Osten der A7 und dem Forst an der Hardebek im Westen der A7 sichert. Entsprechend fehlt der nötige Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft zwischen Daldorf und Radesforde im Nordosten.

2. Der Lebensraumkorridor in der westlichen Fortsetzung der Grünbrücken Kiebitzholm-Bad Bramstedt ist bei Realisierung der A20 durch den Golfpark Bissenmoor im Südwesten Bad Bramstedts blockiert. Ein Korridor westlich entlang der A7 nach Norden zu den Forsten westlich Brokenlande ist durch die leergeräumte Landschaft (Intensiv-Maisanbau für die Agrogasanlage Brokenlande und Erdbeer- und Spargelplantagen) nördlich von Wiemersdorf mit ihren Dutzenden Windmühlen unpassierbar. Auf Grund des Zickzackverlaufs für die ursprünglich im E+E-Vorhaben Wiedervernetzung vorgesehene Verknüpfung zu den Rantzauforsten im Südwesten von Bad Bramstedt bis Elmshorn kommt dieser Wildtierkorridor über die geplante A20-Grünbrücke Mönkloh nicht in Frage. Es wäre unverantwortlich, eine Grünunterführung im Zuge der Überbrückung der Ohlau durch die A20 zwischen Bad Bramstedt und Nützen nicht einzuplanen und in der Fortsetzung die vorhandenen Trittsteinbiotope zwischen Nützen und Lentförden als Vorbehaltsträume für Natur und Landschaft festzusetzen und damit die Verbindung zu Heidmoor, Kaltenkirchener und Nützener Heide, Himmelsmoor u.a. Schutzgebieten im Südwesten zu sichern.
3. Der Lebensraumkorridor zwischen Duvenstedter Brook im Süden und Segeberger Forst im Norden wird nicht durch einen zwingend notwendigen Vorbehaltstraum für Natur und Landschaft zwischen Hartenholm und Itzstedt sichergestellt. Die geplante Grünbrücke über die geplante A20 bei Todesfelde wäre damit funktionslos.
4. Der Lebensraumkorridor zwischen Naturpark Aukrug im Norden und den Rantzauforsten im Süden über die geplante Grünbrücke der geplanten A20 bei Mönkloh ist ebenfalls im Entwurf nicht gesichert. Hier muß eine Verbindung durch einen Vorbehaltstraum für Natur und Landschaft von Lockstedt im Norden, zwischen Kellinghusen und Hohenlockstedt hindurch nach Süden bis Bokel und Heidmoor geschaffen werden.

## **Zum Entwurf des LEP für Flächen zwischen Tornesch und Elmshorn**

Im neuen Landesentwicklungsplan ist eine Landesentwicklungsachse für künftige wirtschaftliche, verkehrliche und siedlungstechnische Nutzung der Flächen entlang der Südwestseite der Autobahn A 23 zwischen Tornesch und Elmshorn ausgewiesen, dargestellt durch eine Kette schwarzer Kreise. Gegen eine derartige künftige Nutzung des Gebiets erhebt BUND Schleswig-Holstein entschieden Widerspruch.

Eine derartige künftige Nutzung war schon im Landesentwicklungsplan von 2010 vorgesehen, sie ist trotz zunehmender Forderung nach vorrangiger Berücksichtigung der Naturschutzbelange auch in diesem Gebiet nicht aufgegeben worden. Schon in den 80er-, dann besonders in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde im Kreis Pinneberg die Forderung nach gebietsbezogenen Richtlinien für einen nachhaltigen Naturschutz immer deutlicher. So entstanden 2005 die Kreisverordnungen über die Landschaftsschutzgebiete im Kreis Pinneberg, so auch das Landschaftsschutzgebiet "Moorige Feuchtgebiete" LSG 07.

Dieses LSG 07 von Auen durchflossene moorige Flächen einer Biotop-Verbundachse zwischen Klein-Nordende, Uetersen, Tornesch im Südwesten bis Bilsen, Hoffnung im Nordosten. Aus der Übersichtskarte zum LSG 07 wird deutlich, dass die gesamte Fläche zwischen Tornesch und Elmshorn bzw zwischen Eisenbahn und Autobahn A 23 ein Landschaftsschutzgebiet ist, mit umfangreichen besonders geschützten größeren Kernzonen (dunkelgrüne Flächen) des Esinger Moores und des Liether Moores. Dieses Schutzgebiet zeichnet sich auch heute aus durch Moorflächen, durch Feuchtwiesen, durch ein Wasser führendes umfangreiches Grabennetz. Im Gebiet des Esinger Moores ist die Stadt Tornesch bemüht, eine Vernässung durch geeignete Maßnahmen wie Aufstau des Wassers z.B. durch sogenannte Mönche in den Gräben und durch "Ringeln", das Anritzen der Birkenrinde (Wasseraustritt aus der Rinde statt Verdunsten über die Blätter), aufrecht zu halten. An solchen Maßnahmen sind auch Uetersener und Torneschener Schulen beteiligt.

Die landwirtschaftlichen Flächen sind vielfach von Knicks umgeben, auf denen häufig alte Eichen stehen. Das Gebiet ist auch durch größere und kleinere zusammenhängende Waldflächen geprägt, vorwiegend Fichtenbestand und Birken, teils als Bruch. Das gesamte Gebiet ist ein guter Lebensraum für die verschiedenen Tierarten. Zum Erhalt dieses Naturraumes und seiner natürlichen Entwicklung leistet die Stadt Tornesch Jahren einen Beitrag über den Ankauf von Flächen im Esinger Moor. Im Bereich des Liether Moores wirkt unter der Führung der Gemeinde Klein-Nordende eine "Gemeinschaft zur Erhaltung von Naturgut von 1985 e.V."

Zum Schutz dieser Landschaft, der Tiere und Pflanzen, zur notwendigen Ruhe in diesem Naturraum ist vor Jahren die Durchfahrt durch dieses Gebiet ab den sogenannten Moorhäusern Richtung Elmshorn und in umgekehrter Richtung verboten worden. In der Landschaftsschutzverordnung LSG 07 ist ein umfangreicher Katalog von in diesem Gebiet verbotenen Handlungen zusammengestellt, Handlungen, die dem Schutzzweck widersprechen, den Naturhaushalt schädigen. So ist das Errichten von baulichen Anlagen auf baulich bisher nicht genutzten Flächen verboten sowie die Neuanlage von Straßen und Wegen. Nicht zu den Verboten gehört das Betreten des Gebiets auf Wegen.

Gemäß § 3 der Verordnung hat das Gebiet eine regionale wie überregionale Bedeutung für die Naherholung der Siedlungsschwerpunkte Elmshorn, Uetersen und Tornesch. Das ist seit der erheblichen Besiedlungszunahme in den drei Städten, insbesondere im Norden von Tornesch deutlich geworden. Immer mehr Menschen suchen zu Fuß oder mit dem Rad das Gebiet auf, um sich in diesem Landschaftsschutzgebiet zu erholen. Im Liether Moorbereich

sind bei den Teichen "Rothen Lehm" Wanderwege und der oben genannte Naturlehrpfad mit Ruhehütten ausgewiesen.

**Das gesamte Gebiet darf für eine Entwicklung weiterer Besiedlungsflächen, weiterer Gewerbe- oder Verkehrsflächen nicht zur Verfügung stehen. Die im Plan ausgewiesene "Landesentwicklungsachse" ist aus dem Plan zu entfernen.**

### **Zum Entwurf des LEP für Pinneberg**

Der Flächenverbrauch innerhalb der Metropolregion (Kreis Pinneberg) muss stärker reduziert werden, da bereits hoher Druck auf Naturschutz, Erholung und landwirtschaftlich genutzte Flächen besteht.

Der Ausbau der A 23 im Kreis Pinneberg ist zu stoppen.

Der Bau eines dritten Gleises Hamburg – Elmshorn ist zu fördern.

Stärkerer Ausbau von Bike und Ride ist im Kreis Pinneberg, aber auch insgesamt in Schleswig-Holstein umzusetzen.

Der konfliktäre Rohstoffabbau, der mit Natur- und Erholungsnutzung kollidiert, ist einzuschränken, z.B.: Rohstoff Sand – Heeder Tannen Erholungswald, Appen Kieskuhlen – Naturschutz.

Generell sind zu wenig Flächen für Neuwaldbildung im Kreis Pinneberg ausgewiesen – hier sollten die Anteile erhöht werden > 5 Hektar.

Es fehlt die Vernetzung der Biotopverbundachse Krückau/Barmstedt in Richtung Henstedt-Ulzburg/Ellerau, bzw. die Fortführung der BVA entlang der Krückau bis zur Quelle.

Ebenso fehlt die Vernetzung der Biotopverbundachse Pinnau von Borstel-Hohenraden – Ellerau.



# **Stellungnahme zum Entwurf 2018 – Fortschreibung Landesentwicklungsplan - Umweltbericht**

## **Allgemeine Stellungnahme zum Umweltbericht**

Der Umweltbericht stellt die Einschätzung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Fortschreibung des LEP dar. Das Ergebnis soll im Rahmen der behördlichen Entscheidungen zum LEP angemessen berücksichtigt werden. Dies formuliert der Umweltbericht als eigenen Wirkungsanspruch. Es handelt sich damit beim Umweltbericht vielleicht um den zentralsten und entscheidendsten Teil des Entwurfs zur Fortschreibung des LEP. Umso erschreckender ist daher die mangelnde Qualität dieses Leitwerks für die natur- und umweltschutzfachliche Ausrichtung Schleswig-Holsteins der nächsten 15 Jahre.

So sind in den „möglichen erheblichen Umweltauswirkungen“ schon nur die Umweltauswirkungen der wesentlichen Änderungen der einzelnen Teilkapitel gegenüber dem LEP 2010 erfasst, nicht die grundsätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen die durch festgelegte Maßnahmen im Gesamtausmaß anfallen werden. Allein dies ist bereits eine intransparente Vorgehensweise, die der eigentlichen Bedeutung dieses fundamentalen Bestandteils des LEP zuwiderläuft. Auch der LEP 2010 ist in seinen erheblichen Umweltauswirkungen bereits als kritisch einzustufen. Sich jetzt in der Bewertung des fortgeschriebenen LEP nur mit dem LEP 2010 zu vergleichen, aber keine erneute Gesamtbewertung durchzuführen, lässt eine Nachvollziehbarkeit der tatsächlichen Gesamtauswirkungen kaum mehr zu und negiert somit die seit fast einer Dekade bereits stattfindenden schädlichen Auswirkungen auf Natur und Umwelt.

Dass die angebliche Vorgabe, den Umweltbericht angemessen zu berücksichtigen (so geschrieben im Umweltbericht selbst), für die tatsächliche Umsetzung des LEP in der Realität wenig bis keine Aussagekraft besitzt, wird auch daran deutlich, dass die Aufhebung von Beschränkungen bezüglich der wohnbaulichen Entwicklung, wie auch in der Einleitung dieser Stellungnahme geschrieben, bereits vor Beginn der Gültigkeit des fortgeschriebenen LEP erlassen wurde.

Ein weiterer eklatanter Kritikpunkt sind die im fortgeschriebenen LEP beschriebenen erheblichen Umweltauswirkungen. Eine tatsächlich nachvollziehbare Grundlage oder Skala der Bewertungen fehlt, Begründungen erscheinen willkürlich. Diese unwissenschaftliche Vorgehensweise erklärt auch die unverständlicherweise vom Umweltbericht des fortgeschriebenen LEP überwiegend positiv bewerteten erheblichen Umweltauswirkungen. Begründet wird dies mit angeblichen Verbesserungen im fortgeschriebenen LEP. Die benannten Verbesserungen sind aber in vielen Fällen unverbindliche Grundsätze, keine messbaren und verbindlichen Ziele. Potentiell negative Auswirkungen bei Nichteinhaltung der unverbindlichen Grundsätze werden nicht geprüft. Verschlechterungen werden im Umweltbericht oftmals nur eingeschränkt anerkannt oder die Zuständigkeit in anderen, untergeordneten administrativen Ebenen gesehen. Alternativenprüfungen im Umweltbericht dienen dazu, die im fortgeschriebenen LEP geplanten Maßnahmen und Ziele als alternativenlos oder sogar förderlich darzustellen. Kritik an mangelnden Konzepten für eine wahrhaft zukunftsfähige Gestaltung des Landes zum Schutz von Umwelt, Natur, Klima und Bürger\*innen fehlt völlig.

**Eine transparente, nachvollziehbare und kritische Prüfung und Bewertung von Vorgaben des LEP muss der Mindestanspruch eines Umweltberichts mit einer solch essentiellen Bedeutung für das Land Schleswig-Holstein sein. Der Umweltbericht des Entwurfs zur Fortschreibung des LEP verfehlt dieses Ziel fast gänzlich.**

### **3 Stellungnahme zum Umweltbericht – Derzeitiger Umweltzustand in Schleswig-Holstein**

#### **3.2.1 Schutz vor Lärmimmissionen**

Der BUND bemängelt, dass Lärmaktionspläne nicht ausreichen, da hier hauptsächlich auf die Anzahl von Fahrzeugen geschaut wird, wobei die Ursache von Lärm nicht allein von der Anzahl, sondern auch von der Art der Fahrzeuge ausgeht, bei denen eine maximale Lautstärke festzulegen wäre (insbesondere Motorräder).

#### **3.2.2 Schutz vor Lichtimmissionen**

Der BUND hält eine Ergänzung dieses Abschnitts für notwendig. Die Erhellung des Nachthimmels führt dazu, dass nachts ziehende Vögel und Fledermäuse verwirrt werden, den Sternhimmel schlechter sehen können und dadurch ihre Navigation erschwert wird. Zudem führt Lichtimmission zu weiteren Verlusten der Insektenvielfalt, da viele nachtaktive Arten die Orientierung verlieren, ins Licht fliegen oder an Erschöpfung verenden.

### **3.3 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Es sind auch die Pflanzen und Insekten zu schützen, die im Bereich der Landwirtschaft im Dauergrünland oder als/ im Begleitgrün beim Ackerbau anfallen und derzeit von den konventionellen Landwirten mit Chemikalien bekämpft werden.

#### **3.3.1 Europäische Schutzgebiete**

„In Schleswig-Holstein sind eine Vielzahl an Flächen im Sinne von „Natura 2000“ unter Schutz gestellt (siehe Abbildung 3-3).“

Der BUND Schleswig-Holstein kritisiert den Begriff „eine Vielzahl“. Die Abbildung 3-3 zeigt deutlich, dass abgesehen von den Küstenstreifen im Landesinneren noch erhebliche Lücken bestehen und teilweise nur sehr kleine Schutzgebiete vorhanden sind. Hier gibt es dringenden Bedarf die Schutzgebiete zu erweitern.

##### **3.3.2.1 Naturschutzgebiete**

Naturschutzgebiete sollen gemäß Gesetzen und Verordnungen einen sehr hohen Schutzstatus besitzen. Dies ist wie z.B. in dem NSG Hahnheide zu sehen, nicht der Fall. Jagden, Abholzung sowie irreversible Bodenschädigungen, z.B. durch Schneisen der sog. Harvester sowie Transportwege für die Abfuhr des Holzes zeigen ein anderes Bild. Diese traurige Erkenntnis lässt sich auf die Vorgehensweise in vielen weiteren Naturschutzgebieten übertragen. Hier ist eine, dem Zweck von Naturschutzgebieten angemessene Strategie zum besseren Schutz der Natur zu entwickeln und verbindlich umzusetzen sowie zu kontrollieren.

##### **3.3.3 Biotopschutz und Wald**

Der Umweltbericht beschreibt die immense Bedeutung von Biotopen und Wäldern. Die Landesforsten Schleswig-Holstein verhalten sich aber oftmals konträr zur beschriebenen Wertigkeit. **Schleswig-Holsteins Waldanteil ist zudem gering und muss auf mindestens 15 Prozent naturnah bewirtschaftete Waldflächen erhöht werden.** Bestehende Wälder sind strenger zu schützen, bzw. die Schutzmaßnahmen zu kontrollieren.

### 3.4 Fläche und Boden

Der BUND Schleswig-Holstein fordert neben der Feststellung, dass die vereinbarten Ziele zum Flächenverbrauch nicht eingehalten werden, zudem die Verpflichtung, Schutz und Nutzung von Boden zukunftsorientiert anzugehen und Maßnahmen zur Entsiegelung sowie zur Einstellung des Flächenverbrauchs zu entwickeln, verbindlich festzuschreiben sowie ihre Umsetzung zu kontrollieren.

#### 3.7.2 Naturparke

Der Blick auf die Karte zeigt, dass im Westen noch Nachholbedarf existiert.

Der Umweltbericht soll beschreiben, dass im westlichen Schleswig-Holstein keine Naturparke existieren. Eine Einlassung zum Aufbau von Biosphärenreservaten fehlt vollständig. In Schleswig-Holstein sind bisher bis auf marginale Flächen (Halligen, Uferstreifen Tesperhude – Lauenburg) keine Biosphärenreservate ausgewiesen.

#### 3.7.3 Unzerschnittene verkehrsarme Räume (UZVR)

Der Umweltbericht muss darauf hinweisen, dass neue Verkehrswege das Land zusätzlich zerschneiden, zum Kauf von Privat-Kfz anregen und weiteren Verkehr erzeugen. Ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugt wiederum erhöhten Bedarf nach weiteren Verkehrswegen. **Das bewusste Erzeugen dieser Dynamik durch weiteren Ausbau von Verkehrswegen lehnt der BUND Schleswig-Holstein daher ab.** Das von der Bundesregierung beschlossene Wiedervernetzungsprogramm deckt in Schleswig-Holstein bei Weitem nicht den Bedarf für einen geschlossenen Biotopverbund ab. **Vom Land müssen daher ambitionierte Maßnahmen für die Vernetzung von zurzeit verinselten und zerschnittenen Lebensräumen umgesetzt werden. Der weiteren Zerschneidung von Lebensräumen in Schleswig-Holstein ist aktiv entgegenzuwirken.**

## 4 Stellungnahme zum Umweltbericht – Entwicklungen der Umwelt bei Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein (Umweltauswirkungen)

Die Stellungnahmen zu den einzelnen Kapiteln sind in die jeweiligen Kapitel von Teil B des fortgeschriebenen LEP eingegliedert.

## 5 Stellungnahme zum Umweltbericht – Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung der Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein

In der Bewertung der Umweltauswirkungen im Kapitel „Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung der Fortschreibung des LEP Schleswig-Holstein“ werden acht positive Umweltauswirkungen der Fortschreibung des LEP und sechs negative benannt. Hier kann die Zahl der Nennungen aber nicht als Maß für die Bedeutung der Auswirkungen bei der Beurteilung des Gesamtplans gelten, sondern es muss deutlich gewichtet werden, welche der genannten Auswirkungen die Natur und Umwelt, zum Beispiel gemessen an der Arten- und Biotopvielfalt, besonders fördern oder schädigen. Da ist festzustellen, dass die negativen Auswirkungen den Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten deutlich schmälern und zu einer weiteren Verinselung und Zerschneidung der Lebensräume führen werden. Viele als positiv benannte Aspekte führen nicht zu einer Verbesserung der Arten- und Biotopvielfalt oder haben nur geringe Einflüsse.

**Es müssen daher verbindliche und messbare Ziele für die Ausweitung von Biotopschutz und Biotopverbund im Entwurf zur Fortschreibung des LEP formuliert und festgesetzt werden. Diese Ziele müssen geeignet sein, bis 2050 die biologische Vielfalt wiederherzustellen und einen Lebensraum zu schaffen, in der die biologische Vielfalt unter Aufrechterhaltung der Ökosystemleistungen, Bewahrung eines gesunden Planeten und Bereitstellung der für alle Menschen wesentlichen Vorteile vernünftig – also tatsächlich nachhaltig – genutzt wird.**

In dem Kapitel steht weiterhin klar geschrieben, dass der fortgeschriebene LEP Baumaßnahmen ermöglicht, die im LEP 2010 nicht möglich waren. Hierin ist eine der massivsten Verschlechterungen des neuen LEP zu sehen. Hier bedarf es einer sofortigen konsequenten Korrektur und der Rückkehr zur restriktiveren Haltung wie im LEP 2010.

Der Umweltbericht bewertet außerdem den im fortgeschriebenen LEP benannten quantitativen Höchstwert für die Flächenneuanspruchnahme als einen Positivaspekt der Fortschreibung, ignoriert aber gleichzeitig, dass für diesen Aspekt ein unverbindlicher Grundsatz zugrunde gelegt wurde. Es wurden keinerlei verbindliche Vorgaben und Ziele festgesetzt, um die schon lange beschlossene, unter 30 Hektar pro Tag angesetzte Flächenneuanspruchnahme deutschlandweit, bzw. 1,3 Hektar täglich für Schleswig-Holstein, bis 2030 zu erreichen. Von dem angestrebten Netto-Null Flächenverbrauchsziel von Bundesregierung sowie Europäischer Kommission bis 2050 ist nicht einmal die Rede.

**Es ist daher zwingend notwendig, dass verbindliche Ziele und Maßnahmen für eine Reduzierung des Flächenverbrauchs auf unter 1,3 Hektar pro Tag bis 2030 sowie auf einen Flächenverbrauch von Netto-Null bis 2050 in der Fortschreibung des LEP festgelegt werden. Zudem muss ein wirkungsvolles, verbindliches und messbares Konzept zur Entsiegelung und Rückführung von Flächen in die Natur festgeschrieben werden.**