

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

An

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
Postfach 71 25
24171 Kiel

● **Stellungnahme des BUND Schleswig-Holstein zum der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (2. Entwurf 2020)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Schleswig-Holstein bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir im Folgenden nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Merlin Michaelis

BUND Schleswig-Holstein

Stellungnahme: Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (2. Entwurf 2020)

Unterstrichene Stellen im LEP-Entwurfstext sind als Forderungen nach Anpassung zu verstehen.

zu Rechtlicher Rahmen und Aufbau

Seite 8

„Dieser soll die unterschiedlichen Nutzungen des Raums aufeinander abstimmen und Konflikte minimieren, wie sie zum Beispiel zwischen Wohnen, Gewerbe, Tourismus, Infrastruktur, Landwirtschaft, Naturschutz, Klimaschutz, Rohstoffabbau oder Energieerzeugung sowie Ressourcenschutz und der Landes- und Bündnisverteidigung auftreten können.“

Der BUND Landesverband Schleswig-Holstein fordert, diese Liste um den Aspekt des Naturschutzes zu ergänzen.

zu Teil A

Gestaltungschancen nutzen – Innovationen fördern (Experimentierklausel)

Seite 12

„Die im Landesplanungsgesetz neu eingeführte raumordnerische Experimentierklausel bietet die Möglichkeit, besonders innovative Entwicklungsansätze, die vor allem im Zusammenhang mit der Digitalisierung, der raumsparenden Siedlungsentwicklung, der Sicherung der nachhaltigen Daseinsvorsorge, der Mobilität der Zukunft, dem Klimawandel und der Energiewende stehen, modellhaft und experimentell in der Praxis zu erproben.“

Der BUND SH lehnt die Experimentierklausel ab, da damit das Risiko verbunden ist, dass mit dem Argument der Experimentierklausel Naturschutzbelange ausgehebelt werden und der Flächenverbrauch weiter zunimmt. Die verfolgten Ziele sind auch ohne diese Klausel erreichbar (siehe Stellungnahme Landesplanungsgesetz).

Wachstumschancen nutzen – Räume nachhaltig und ausgewogen entwickeln

Seite 13

„Die Potenziale des Hamburger Umlandes, der Oberzentren Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster sowie der Mittelzentren und ihres jeweiligen Umlandes sollen vorrangig als Wachstumschancen Chancen für ökologisch nachhaltige und innovative Entwicklungen genutzt und weiterentwickelt werden. Von zentraler Bedeutung ist es dabei, die sich ändernden Rahmenbedingungen im Blick zu behalten und so auf diese zu reagieren, dass die vielfältige wirtschaftliche Basis unter Beachtung ökologischer Wachstumsgrenzen, insbesondere des Flächenverbrauchs, sowie sozialer Gerechtigkeit in Schleswig-Holstein erhalten und gestärkt wird. Die jeweiligen Strategien einzelner Teilräume sollen zu einer ausgewogenen und nachhaltigen Gesamtentwicklung des Landes Schleswig-Holstein beitragen. Im Rahmen der Neuaufstellung der Regionalpläne sollen hierfür die Weichenstellungen des Landesentwicklungsplans räumlich konkretisiert und im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse einzelner Räume angepasst werden. Stadt-Umlandkonzepte, interkommunale Vereinbarungen und kreisgrenzen übergreifende Vernetzung als Teil der Regionalentwicklung werden hier einfließen.“

Der BUND SH fordert die mit Unterstreichung markierten Ergänzungen/Änderungen und kritisiert die Ausrichtung auf Wachstum und Ausbreitung, die nicht im Einklang mit der erwarteten Bevölkerungsentwicklung steht, weil dies zu mehr Flächenverbrauch und zu Lasten des Naturschutzes erfolgen wird. Trotz des Lippenbekenntnisses, den Flächenverbrauch reduzieren zu wollen, hat Schleswig-Holstein eine der höchsten Quoten an Flächenverbrauch des ganzen Bundesgebiets. Stattdessen sollten vorrangig in den Städten durch Innenverdichtung und Quartiersentwicklung die vorhandenen Potentiale genutzt und nicht der einfachere Weg der Ausbreitung gewählt werden.

Seite 14

„Aufgrund des hohen Siedlungsdrucks in diesem Raum und der Notwendigkeit, die Lebensqualität auf einem hohen Niveau zu erhalten sowie ökologischen und ressourcenschonenden Belangen weiterhin gerecht zu werden, bedarf es einer gesonderten raumplanerischen Herangehensweise für das Hamburger Umland.“

Zentrales Ziel ist es dabei, im Sinne einer qualitativen Wachstumsstrategie die Potenziale des engeren und weiteren Hamburger Umlands zu nutzen und Entwicklungsmöglichkeiten zu verbessern. Dies bedeutet, dass der gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklung unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der natürlichen Ressourcen mehr Raum gegeben werden soll. Gleichzeitig soll die Lebens- und Umweltqualität auf hohem Niveau erhalten bleiben und die Freiräume gesichert werden.“

Der BUND SH fordert den Siedlungsdruck zu analysieren und sinnvoll entgegenzuwirken. Der Siedlungsdruck auf Hamburg und sein Umland entsteht durch fehlende Attraktivität der ländlichen Räume. Diese Attraktivität muss erhöht werden, um vor Ort – auf häufig bereits versiegelten Flächen - Menschen eine Heimat zu geben und eine Alternative zum Wegzug zu schaffen. Es ist falsch, der gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklung mehr Raum zu geben, da dies weiterhin einen sparsamen Umgang mit den verfügbaren Flächen konterkariert und im Widerspruch steht zur Erhaltung der Umweltqualität in Verbindung mit der Sicherung der im Hamburger Umland verbliebenen Freiräume. Damit sind weiterer Flächenverbrauch und die Zerstörung der Natur vorprogrammiert. In den Städten ist genug Potential für Gewerbe und Wohnbebauung vorhanden.

Zusätzlich müssen Maßnahmen zur Begrenzung der Mieterhöhungen verstärkt werden, da die hohen Mieten in den Städten ein wesentlicher Treiber für die Ausweisung immer neuer Baugebiete sind. Weiterhin muss gerade im weiterhin einem ungezügelten Flächenverbrauch unterworfenen Hamburger Umland endlich der Biodiversitätskrise Rechnung getragen werden und Bauverbote für alle als Verbundachsen ausgewiesenen Flächen ausgesprochen werden. Nicht zuletzt müssen Anreize geschaffen werden, vorhandenen und teilweise ungenutzten Wohnraum besser zu verteilen, z.B. durch Wohnungstausch und durch finanzielle Förderung des Umbaus von Einfamilienhäusern zu Zweifamilienhäusern bei Vermietungsverpflichtung. Beim Bau von Wohnblöcken mit staatlicher Förderung sollte diese an die Schaffung von durchschnittlich kleineren Wohneinheiten mit innovativer Raumeinteilung gebunden werden.

In der Wohnungspolitik muss das Ziel verfolgt werden, den seit Jahrzehnten bestehenden Trend zu immer größerer Wohnfläche pro Einwohner zu beenden und durch Verwirklichung innovativer, raum- und platzsparender Wohnraumkonzepte umzukehren. In den LEP muss dieses Ziel aufgenommen werden. Hinsichtlich weiterer Bebauung ist die Einzelhaus-

Bebauung infrage zu stellen, in Ballungs- und Verdichtungsräumen sollte sie nicht mehr zugelassen werden.

Flächennutzung nachhaltig gestalten – Flächeninanspruchnahme reduzieren

Seite 16-19

Der BUND SH erkennt das Spannungsfeld und kritisiert die Wachstumsstrategie mit zunehmenden Ressourcenverbrauch, da in ihr das Hauptübel von Klimaveränderungen und Flächenverbrauch zu verorten sind. Notwendig ist ein Naturschutz- und Flächenverbrauchsvermeidungs-Ziel zu definieren, mit verbindlichen Zwischenzielen zu unterlegen und dann zu prüfen, wie mit den bisher versiegelten Flächen und Innenräumen von Städten und Gemeinden wirtschaftliche und wohnbauliche Interessen in Einklang gebracht werden könnten.

Das Ziel des maximal täglichen Flächenverbrauchs sollte schnellstmöglich auf 0 reduziert werden (nicht erst 2050), damit tatsächlich ein Umdenken erfolgt.

Die vorgestellte Vision einer flächensparenden Entwicklung ist begrüßenswert, kann aber nicht allein über die Unterstützung der Kommunen von Landesseite aus erfolgen. Hier sind verbindliche Flächenverbrauchsziele für Kreise und Kommunen durch die Landesplanung unabdingbar.

Der BUND empfiehlt ergänzend innovative massiv begrünte Bauten, die Wohnraum zulassen und trotzdem den Flächenverbrauch weitgehend vermeiden (Hügelhäuser, Unterirdisches Bauen).

II. Konzeptioneller Rahmen für den Landesentwicklungsplan

1 Digitalisierung – Zielgerichtet den digitalen Wandel in Schleswig-Holstein vorantreiben

Seite 22

„Neben dem Ausbau der digitalen Infrastrukturen sollen die Chancen der Digitalisierung in allen Bereichen und Teilräumen verstärkt genutzt werden. Dabei sollen auch neue Ansätze entwickelt und erprobt werden, die bei der räumlichen Planung zu berücksichtigen sind (Kapitel 4.4 und 5). Zum einen führt dies mittel- bis langfristig zu „smarten“ Raum-strukturen und Infrastrukturen. Zum anderen bietet die digitale Transformation von Städten und Gemeinden zu Smart Cities und Smart Regions Chancen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Landes. Hierbei sollen die digitale Teilhabe, der Erwerb digitaler Kompetenzen und die Fertigkeiten aller Menschen einen besonderen Stellenwert einnehmen.“

Der BUND SH fordert die Chancen der Digitalisierung auch auf die Abnahme des KFZ-Verkehrs zu übertragen und den Neubau und Ausbau von Straßen dem zu erwartenden Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs anzupassen.

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

Seite 24

„Im Rahmen des lebenslangen Lernens soll auch die Bildung für nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz ausgebaut werden.“

zu Teil B

1 Vernetzung und Kooperation

B zu 6

Seite 46

„Die Kooperationsthemen und -anlässe reichen von Wohnen, über Gewerbe (Kapitel 3.7), Einzelhandel (Kapitel 3.10), Digitalisierung (Kapitel 4.4 und 5.), Freiraumsicherung (Kapitel 6.2 und 6.3), Tourismus und Erholung (Kapitel 4.7), Mobilität und Verkehr (Kapitel 4.3) sowie zur sozialen und technischen Daseinsvorsorge (Kapitel 5.) und zu Naturschutz, Klimaschutz und Klimaanpassung (Kapitel 6.1).“

Der BUND SH möchte hier den Naturschutz als öffentliches Interesse verankern, da Klimaschutzmaßnahmen im konkreten Fall in Konflikt mit Naturschutzbelangen geraten können (z.B. Konflikt zwischen Windenergieanlagen und Vogel- bzw. Fledermausschutz).

2 Raumstruktur

2.1 Küstenmeer

B zu 3

Seite 50

„Zur Erfüllung des verfassungsmäßigen Auftrages und zum Erhalt der Fähigkeit der Landes- und Bündnisverteidigung sowie der Einsatzfähigkeit im Ausland ist sicherzustellen, dass die Belange der nationalen und militärischen Sicherheit sowie die uneingeschränkte Einsatzfähigkeit der Bundeswehr (zum Beispiel in Form von Übungen und Erprobungen auf See) bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Dabei ist den Belangen des Naturschutzes in besonderem Maße – z.B. durch Verzicht auf Sprengungen im Meer – Rechnung zu tragen. Innerhalb des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und anderen Meeresschutzgebieten ist dabei der absolute Vorrang des Naturschutzes zu beachten.“

Der BUND SH erinnert an die nicht genehmigten Sprengungen im Jahr 2020, die zu erheblichen Belastungen von Meerestieren geführt haben.

2.4 Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen

B zu 4

Seite 59

„Zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen in den Stadt- und Umlandbereichen können auch gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr beitragen.“

Der BUND SH fordert, auch immer den Fußverkehr mitzudenken und zu planen.

2.5 Landesentwicklungsachsen

B zu 1

Seite 60

„Die Landesentwicklungsachsen markieren zentrale Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein und zeigen besondere Wachstumsperspektiven auf für Räume und Regionen, die durch diese überregionalen Verkehrswege erschlossen sind oder erschlossen werden sollen, wie durch den geplanten Weiterbau der Bundesautobahn 20 Richtung Niedersachsen.“

Der BUND SH kritisiert den veralteten Ansatz von Wachstumsperspektiven durch überregionale Verkehrswege, deren Bedarf nicht wissenschaftlich nachgewiesen ist. Die aktuellen durchschnittlichen Verkehrszahlen rechtfertigen den Bau der BAB 20 nicht, insbesondere bei Berücksichtigung der gegenüber der ursprünglichen Planung gesteigerten Baukosten auf ca. das Doppelte – wie vom BUND jüngst nachgewiesen wurde. Zudem werden Strategien zur Verkehrsvermeidung nicht berücksichtigt. Im Sinne eines nachhaltigen und verantwortungsbewussten Umgangs mit den verbliebenen Flächen, sollten Erschließungsmaßnahmen grundsätzlich auf das unvermeidbare Mindestmaß reduziert werden und nicht automatisch immer weiter fortgeführt werden. Auch bereits beschlossenen Maßnahmen müssen vor dem Hintergrund von Klima- und

Biodiversitätskrise, knapper werdenden Ressourcen und dem Druck, die landwirtschaftliche Versorgung für die Zukunft zu sichern und umweltfreundlich umzugestalten, überprüft und revidiert werden.

3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung

B zu 2

Seite 75

„Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung in den ländlichen Räumen zeichnen sich wie die Ordnungsräume durch einen erheblichen Nutzungsdruck, eine hohe Siedlungsdichte sowie ein zeitweilig hohes Personenaufkommen aus. Hier sind ordnende Maßnahmen für die Siedlungstätigkeit und zur Sicherung der Freiräume erforderlich. Aufgrund der Schwerpunktsetzung auf Tourismus und Erholung, die oft erst durch eine strukturreiche naturräumliche Ausstattung ermöglicht werden, sollen hier keine weiteren Siedlungsschwerpunkte in Ergänzung zu den Zentralen Orten festgelegt werden. Ausbaumaßnahmen zugunsten untergeordneter Wirtschaftszweige, welche auf Naturerleben basierende touristische Attraktivität von Tourismusregionen vermindern, sind zu unterbinden (z.B. Elbe-Lübeck-Kanal).“

Der BUND SH macht deutlich, dass außer beim Stadttourismus insbesondere eine intakte und saubere Natur und Landschaft Tourismus und Erholung ermöglichen und daher auch an dieser Stelle als wirtschaftlich unverzichtbare und u.a. deshalb zu schützende Ressource zu betonen sind.

3.4 Entwicklungs- und Entlastungsorte

B zu 1

Seite 79

Der Bund kritisiert die Manifestierung des weiteren Flächenverbrauchs. Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht sinnvoll, dort zu bauen, wo bereits Fläche versiegelt, Infrastruktur

vorhanden und die Wege kurz sind. Dies darf aber nicht von der Tatsache ablenken, dass SH kaum wächst und das Mantra des Siedlungswachstums insgesamt hinterfragt werden muss.

3.6 Wohnungsversorgung

1 G

Seite 81

Der BUND begrüßt die Klarstellung, dass es sich um Dauerwohnraum handelt.

3 Z

Seite 84

Der BUND begrüßt, dass der LEP im Wohnbaulichen Entwicklungsrahmen endlich zwischen Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und flächenfressenden Einfamilienhäusern unterscheidet. Sinnvoll wäre hier jedoch nicht eine Bevorzugung von flächensparenden Wohnformen (was nur noch mehr Bautätigkeiten ermöglicht), sondern eine Abwertung von Einfamilienhäusern. Also nicht Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern mit dem Faktor 2/3 anrechnen, sondern Einfamilienhäuser mit dem Faktor 1,5 oder 2.

B zu 3

Seite 86

Der Ansatz, nur Dauerwohnraum zu fördern, wird vom BUND unterstützt. Zweitwohnungen aber aus dem Wohnbaulichen Entwicklungsrahmen zu streichen, führt lediglich dazu, dass noch mehr gebaut und entsprechend mehr Fläche verbraucht wird. Der BUND lehnt diese Festsetzung ab.

3.7 Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie

4 G

Seite 89

„An den Landesentwicklungachsen (Kapitel 2.5) können in den Regionalplänen überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungachsen festgelegt werden. Diese sollen insbesondere verkehrsintensiven gewerblichen Branchen vorbehalten sein, die auf eine gute Anbindung an überregionale Verkehrswege angewiesen sind und/oder nicht siedlungsnah untergebracht werden können oder sollen. Eine inhaltliche und räumliche Konkretisierung der Standorte kann in den Regionalplänen erfolgen. Die Zahl der Standorte soll sich auf wenige, größere gewerbliche Entwicklungsschwerpunkte beschränken.“

Der BUND SH kritisiert die weitere Förderung von Gewerbegebieten verkehrsintensiver Branchen durch den LEP, da damit hauptsächlich der LKW- Verkehr weiter gefördert und unterstützt wird. Der Umstieg auf die Schiene und oder grundsätzlich die Vermeidung von LKW- Fahrten wird damit nicht erreicht. Das Ziel den Flächenverbrauch zu reduzieren, kann damit ebenfalls nicht erreicht werden. Lediglich, wenn nachweisbar ist, dass eine Ausweisung alternativlos ist, hat eine Orientierung an Schwerpunkten zu erfolgen.

B zu 4

Seite 90

Die Festsetzung von überregionalen Standorten für Gewerbe an Stellen die bereits gut erschlossen sind, ist zu begrüßen. Es bleibt jedoch fraglich, inwieweit ein kaum zu erwartendes Wirtschaftswachstum die Ausweisung von neuen Gebieten rechtfertigt. Der BUND fordert auch hier nur bei Nachweis von Bedarfen auszuweisen und an anderer Stelle entsprechend zu entsiegeln.

3.9 Städtebauliche Entwicklung

B zu 3

Seite 98

„Für neue Wohnungen, gewerbliche Entwicklung und Infrastruktur werden auch in den kommenden Jahren Flächen gebraucht, die bislang nicht baulich genutzt werden. Die Neuinanspruchnahme solcher Flächen soll bei allen Bauvorhaben so gering wie möglich erfolgen, um den angestrebten Zielwert von unter 1,3 Hektar pro Tag zu erreichen.“

Derartige Formulierungen sind Vorgaben ohne praktische Wirkung. Deutschland ist eines der am dichtesten mit Wohn- und Gewerbeflächen sowie Verkehrsinfrastruktur ausgestatteten Länder Europas und der Erde. Ohne klare und verbindliche Vorgaben für die Kommunen zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme ist das 1,3 ha/Tag-Ziel nicht zu erreichen. Insbesondere sind hier landesplanerische Maßnahmen zur Zielerfüllung zu definieren.

B zu 4

Seite 99

„Zu den Reserveflächen zählen unter anderem Flächen aufgegebener landwirtschaftlicher Betriebe oder Gewerbe- und Konversionsflächen in städtebaulich integrierten Lagen.“

Der BUND SH empfiehlt aufgegebene landwirtschaftliche Flächen möglichst in der landwirtschaftlichen Nutzung zu belassen oder der Natur als Grünräume zurückzugeben (siehe auch B zu 5 S. 100 1.Abs.). Die hohen Bodenpreise durch den ungebremsten Bauboom in SH führen bereits jetzt zum Verlust von landwirtschaftlich genutzter Fläche, einen erhöhten Nutzungsdruck auf diese und in der Konsequenz einer intensiveren, umweltschädlichen Bewirtschaftung der Flächen.

4 Wirtschaftliche Entwicklung

4.3 Mobilität und Verkehr

B zu 4-6

Seite 128

„Die zunehmenden Verkehrsströme erfordern die Realisierung einer von Ost nach West verlaufenden leistungsstarken Verbindung inklusive einer Elbquerung im Zuge der Bundesautobahn 20 westlich von Glückstadt. Diese wird zu einer spürbaren verkehrlichen Entlastung des Kernraums der Metropolregion Hamburg führen. Langfristig wird als zweite durchgängige Nord-Süd-Achse zwischen und Kiel und Niedersachsen der Ausbau der Bundesstraße 404 zur Bundesautobahn 21 mit einer östlichen Elbquerung verfolgt.“

Der BUND SH widerspricht dieser Aussage. Zunehmende Straßenverkehrsströme sind keine Naturereignisse, sondern die Folge einer seit Jahrzehnten auf die Förderung des Straßenverkehrs ausgerichteten Verkehrspolitik. Grundsätzlich ist längst bekannt, dass immer weiter ausgebauten Verkehrswege neues Verkehrsaufkommen generieren. Vor dem Hintergrund der zur Erreichung der deutschen Klimaschutzverpflichtungen dringend notwendigen Verkehrswende sowie der durch die Corona-Pandemie verursachten massiven Staatsverschuldung steht der weitere milliardenteure Bau von Autobahnen im eklatanten Widerspruch zu den auch im LEP formulierten Nachhaltigkeitszielen. Es ist möglich den PKW- und LKW- Verkehr zu reduzieren (Digitalisierung, Fracht auf die Schiene, Vermeidung von Leer-Fahrten, bessere zeitliche Nutzung der vorhandenen Straßen etc.). Der BUND fordert ein Moratorium für den Bau der Fernstraßen auch in Schleswig-Holstein. Die zukünftig stärker begrenzten finanziellen Mittel für den Verkehrssektor müssen vorrangig für die Ertüchtigung der umwelt- und klimaverträglicheren Verkehrsträger eingesetzt werden.

4.3.1 Straßenverkehr

5 Z

Seite 130

Der BUND SH lehnt den Bau weiterer Abschnitte der A20 (zwischen Elbe und Bad Segeberg) und einen weiteren Elbtunnel ab, da das Verkehrsaufkommen jetzt und in Zukunft (Reduzierung des Verkehrsaufkommens) im Verhältnis zum Umweltschaden und den enormen Kosten diese Baumaßnahmen nicht rechtfertigt.

Ansonsten siehe zu Seite 128

7 Z

„- verbesserte Anbindung des Kieler Ostufers über die Südspange Kiel im Zuge der Bundesstraße 202,“

Der BUND SH lehnt den Bau der Südspange Kiel entschieden ab. Dieser ergänzende Unterpunkt ist komplett wieder zu streichen! Es gibt ein breites Aktionsbündnis gegen diese Südspange und auch die Kieler Politik steht nicht mehr eindeutig hinter diesem Projekt. Außerdem würde ein Bau der Südspange vor dem Bau einer Ostufer-Entlastungsstraße/Neubau B502 eine Linienfestlegung erfordern: Es müsste vorfestgelegt werden, wo die Südspange am nördlichen Ende enden würde, auf Höhe der heutigen B502 (Ostring) oder auf Höhe der sich nur im Weiteren Bedarf befindliche neue Ostring/neue B502/Ostufere-Entlastungsstraße. Der Bau der neuen B502 stößt sowohl beim Aktionsbündnis als zunehmend auch der Kieler Politik auf breiten Widerstand.

B zu 6

Seite 131

Der BUND SH lehnt die Fehmarnbeltquerung ab. An den meisten Tagen im Jahr reicht die derzeitige Verbindung nach Dänemark mittels Fähren aus, während es nur an Wochenenden in den Sommerferien zu Staus kommt, die durch weiträumige digitale Verkehrssteuerung und der Optimierung von Ferienzeiten vermeidbar wären. Mehr attraktive Bahnverbindungen für den Personen- und Frachtverkehr würden ebenfalls zur Entlastung beitragen.

4.3.3 Seeverkehr, Häfen und Wasserstraßen

B zu 5

Seite 139

„Ein potenzieller Ausbau von (Binnen-)Wasserstraßen bedarf einer Wirtschaftlichkeit, die zugleich ökologische Belange mit einbezieht. Hierbei sind auch das Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie zu berücksichtigen.“

Der BUND SH fordert jegliche Planungen zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals zu unterlassen, da dies das touristische Potential der Region gefährdet und mit einem Wirtschaftlichkeitsfaktor von 0,5 keinen anderweitigen Nutzwert erkennen lässt.

B zu 6

Seite 139

„Schließlich profitiert die schleswig-holsteinische Wirtschaft in hohem Maße von einem wettbewerbsfähigen Hamburger Hafen als Anbindung an den Welthandel.“

Der BUND SH fordert zu berücksichtigen, dass die ökologische Belastung des Elbeästuars zunimmt und die Standsicherheit des Landesschutzdeichs einem höheren Risiko unterworfen wird. Weitere Anpassungen der Fahrrinnen sind aus ökologischen und ökonomischen Gründen abzulehnen. Es fehlt u.a. an einem tragfähigen, ökologisch vertretbaren Konzept zur Verbringung/ Aufarbeitung des ständig und vermehrt entstehenden Elbeschlicks. Die Verbringung und Verklappung des Schlicks in zu SH gehörige Nordseeareale ist wegen der ökologischen Auswirkungen zurückzuführen und perspektivisch ganz einzustellen. Es fehlt an einem Nordsee-Hafenkonzept. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen ist die Ausschüttung von Subventionen nach dem Gießkannenprinzip einzustellen. Beispielsweise ist die Übernahme der besonders großen Containerschiffe durch den Tiefseehafen Jade-Weser-Port naheliegend.

4.3.4 Luftverkehr

B zu 1-3

Seite 142

„Der Flughafen Lübeck-Blankensee ist ein regional bedeutsamer Verkehrsflughafen und dient der Stärkung des Wirtschaftsraums. Durch den Haltepunkt der Bahnlinie Lübeck – Lüneburg und die Anbindung an die Bundesautobahn 20 über die Bundesstraße 207 ist der Flughafen Lübeck-Blankensee gut an das Straßen- und Schienenverkehrsnetz angebunden.

[...]

Das Norddeutsche Luftverkehrskonzept aus dem Jahr 2013 ist die letzte luftverkehrspolitische Positionsbestimmung der norddeutschen Küstenländer. Viele Annahmen, die ihm zugrunde liegen, haben sich seither nicht verändert. Dies gilt insbesondere für die Einschätzung der Funktionen, Kapazitäten und Entwicklungsmöglichkeiten der Flugplätze.“

Der BUND SH macht deutlich, dass die Aussagen zum Flughafen HL-Blankensee in krassem Widerspruch zur realen Entwicklung stehen und diese deshalb im LEP zu streichen sind. Sowohl Kiel als auch Lübeck-Blankensee haben in den letzten 10 Jahren keinen nennenswerten Flugverkehr generieren können und wurden zeitweise mit Steuergeldern massiv subventioniert. Flugverkehr ist hoch klimaschädlich und eine Reaktivierung der genannten Flughäfen ist auch im Hinblick auf die direkten und mittelfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Flugverkehrsaufkommen weder zu erwarten noch förderungswürdig. Es werden hauptsächlich innerdeutsche Flüge angeboten werden, die bereits heute - und in Zukunft noch verstärkt - auf die wesentlich umweltfreundlichere Bahn verlagert werden sollten und müssen. Mit HH-Fuhlsbüttel steht für Schleswig-Holstein zudem ein gut erreichbarer Großflughafen für den internationalen Reiseverkehr zur Verfügung.

4.3.6 Rad- und Fußverkehr

1 G

Seite 146

„Der Rad- und Fußverkehr soll als wichtiger Bestandteil der umweltfreundlichen individuellen Mobilität im ganzen Land entwickelt werden. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll deutlich erhöht werden, und zwar bis 2030 auf mindestens 30%.“

Der BUND SH fordert eine Konkretisierung des zentralen Zieles aus der Radstrategie zum landesweiten Modal Split im Radverkehr von 30% im Jahr 2030.

2 G

Seite 146

„Die Attraktivität und Sicherheit des Fahrradfahrens im Alltag, z.B. auf dem Weg zur Schule oder Arbeitsstätte, in der Freizeit und im Urlaub sollen erhöht werden. Dafür sollen Radverkehrsanlagen ertüchtigt und bedarfsgerecht neu-, um- und ausgebaut werden.

Insbesondere soll die Verknüpfung des Rad- und Fußverkehrs mit dem Öffentlichen Personenverkehr verbessert werden (Kapitel 4.3 Absatz 2).“

Wege zur Schule oder Arbeitsstätte sind Unterpunkte des Alltagsverkehrs.

3 G

Seite 146

„Bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten soll der Radverkehr gefördert und weiterentwickelt werden. Dabei soll berücksichtigt werden, dass“

Der BUND fordert eine verpflichtende Erstellung dieser Mobilitätskonzepte.

„- die zentralen Versorgungsbereiche der Zentralen Orte für Radfahrende und zu Fuß Gehende gleichermaßen gut erreichbar sind, und in fußläufiger Entfernung vorhanden sind,“

Der BUND fordert auch im Hinblick auf den demografischen Wandel, dass die zentralen Versorgungsbereiche stets in fußläufiger Entfernung zu erreichen sind. Dies entspricht dem Konzept der 15-min-Stadt aus Paris.

„- Radschnellverbindungen und Radschnellnetze insbesondere in Verdichtungs- und Ordnungsräumen sowie Stadt- und Umlandbereichen im ländlichen Raum aufgebaut und weiterentwickelt werden,“

Der BUND SH fordert, dass Radschnellverbindungen und Radschnellnetze im Kartenteil dieses LEP mit aufgenommen werden. *Außerdem muss das Straßen- und Wegegesetz dahingehend geändert werden, dass Radschnellwege als Landesstraßen klassifiziert werden.* Landesstraßen sind zwingend in diesem LEP mit aufzunehmen. Eine Darstellung nur in den Regionalplänen ist nicht ausreichend.

4 G

Seite 146

„In den Regionalplänen ~~können~~ sind ergänzende Festlegungen zur Entwicklung des Radverkehrs in den jeweiligen Teilräumen zu erfolgen. Dies gilt insbesondere für ein landesweites Radschnellwegenetz.“

Der BUND SH fordert mehr Verbindlichkeit. Ein „können“ reicht hier nicht aus. Es muss verbindlich sein. Insbesondere müssen spätestens hier die Radschnellwege-Netze berücksichtigt werden.

B zu 1

Seite 147

~~„Aufgrund der weiterhin steigenden PKW-Dichte und der damit verbundenen verkehrlichen Probleme, insbesondere in städtischen Verdichtungsräumen, ist es notwendig, das Bewusstsein der Bevölkerung für die besondere Rolle des Rad- und Fußverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr zu schärfen.“~~

Der BUND SH fordert das Streichen dieses Satzes und Ersatz durch:

„Der bislang festzustellende Anstieg der PKW- Dichte – mit einer vermuteten Beschleunigung durch die Corona-Maßnahmen – und die damit verbundenen Probleme, insbesondere in städtischen Verdichtungsräumen, machen es notwendig, diesen Trend zu stoppen und umzukehren. Dafür werden alle bekannten (Push und Pull) und auch experimentelle Maßnahmen angewendet, auch Kampagnen.“

B zu 2

Seite 147

„Die Verknüpfung mit dem ÖPNV soll durch die Schaffung von Bike & Ride, Bike-Sharing, Mobilitäts-hubs, Ausweitung der Fahrradmitnahme im ÖV und anderen innovativen zentralen Angeboten an Haltepunkten des ÖPNV unterstützt werden.“

Der BUND SH fordert die Ergänzung um die Ausweitung der Fahrradmitnahme im ÖV. Diese ist nicht nur für den touristischen oder Freizeit-Radverkehr relevant, sondern auch für viele Alltagswege.

„Der Rad- und Fußverkehr liegt überwiegend in der Verantwortung der Kommunen. Das Land unterstützt die Schaffung eines positiven gesellschaftlichen Klimas für die Nahmobilität, das dazu ermutigen soll, Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zu den Maßnahmen in diesem Bereich zählen unter anderem die Unterstützung der kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs RAD.SH. Darüber hinaus wurde in 2019 mit dem standardisierten BYPAD-Verfahren die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein analysiert. Aus den Ergebnissen des BYPAD wurde die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ entwickelt und im August 2020 von der Landesregierung verabschiedet. Diese soll die Grundlage für die Radverkehrsförderung im Land bilden. In Ergänzung zur Radstrategie wird bis 2022 eine Fußverkehrsstrategie entwickelt und anschließend umgesetzt.“

Der BUND SH fordert eine noch stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs. Auch hier bietet sich im Vorwege zur Fußverkehrsstrategie ein abgewandeltes „BYPAD“-Verfahren an.

4.5 Energieversorgung

3 G

Seite 151

„Planungen und Maßnahmen der Energiewende und des Klimaschutzes, insbesondere die Errichtung von Anlagen zur Erzeugung Erneuerbarer Energien, liegen im öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Im Außenbereich sind die Belange der betroffenen Bevölkerung sowie des Klima-, Umwelt-, Landschafts-, Boden-, Gewässer-, Natur- und Artenschutzes frühzeitig zu berücksichtigen. Nach Beendigung der Maßnahmen im Außenbereich ~~sollten~~ sind die Flächen durch Renaturierungs- beziehungsweise Rekultivierungsmaßnahmen so wiederher~~z~~ustellengestellt werden, dass ~~möglichst~~ keine Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbleiben.“

Der BUND SH sieht den Aspekt der öffentlichen Sicherheit nicht gegeben, insbesondere da sich ggf. daraus ableiten ließe, dass jedes Projekt zur Erzeugung von erneuerbarer Energie ohne die Möglichkeit von Einsprüchen genehmigt werden könnte.

B zu 1

Seite 154

„Im schleswig-holsteinischen Küstenmeer sprechen hingegen zahlreiche Belange gegen eine Windenergienutzung. In der Nordsee sind dies vor allem naturschutzfachliche Gründe (Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, FFH- und Vogelschutzgebiete), aber auch Gesichtspunkte des Tourismus sowie Belange der Schiffssicherheit. Darüber hinaus gilt für Nord- und Ostsee gleichermaßen, dass andere, vorrangige Nutzungen (Schifffahrt, militärische Übungsgebiete, Tourismus, Naturschutz) und die Dichte der Nutzungskonkurrenzen für die Windenergienutzung kaum Raum lassen.“

Der BUND SH fordert den ersten Teil des Absatzes nicht zu streichen, da die Gefahr besteht, dass der Klimaschutz mittels Windenergie dem Naturschutz schadet. Nicht alle Maßnahmen zum Klimaschutz dienen automatisch dem Naturschutz. Im schleswig-holsteinischen Küstenmeer sprechen hingegen zahlreiche Belange gegen eine

Windenergienutzung. In der Nordsee sind dies vor allem naturschutzfachliche Gründe (Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, FFH- und Vogelschutzgebiete).

Hinzu kommt, dass eine immer weitere Ausdehnung von Off-shore-Windparks die Seefahrt immer stärker einengt, so dass das Risiko von Havarien steigt. Dies kann in Folge zu erheblichen Bedrohungen auch für die Natur führen (z.B. Ölaustritte).

B zu 9

Seite 157

„Um die zunehmende Nutzung von Flüssigerdgas (LNG – Liqueified Natural Gas) im Energie-, Verkehrs- und Wärmesektor zu ermöglichen, sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine LNG-Infrastruktur geschaffen werden. Darüber hinaus wird LNG als umweltfreundlicher Kraftstoff für Schiffe und energiepolitisch zur Verringerung der Abhängigkeit von pipelinegebundenen Erdgas-Importen immer wichtiger. Der industrielle Bedarf am Energieträger Gas ist insbesondere im Raum Brunsbüttel und Umgebung hoch. Zudem sind hier auch die Standortbedingungen zur Errichtung des Terminals gegeben. An der Elbe in Brunsbüttel soll daher das erste deutsche LNG Importterminal entstehen. Hierzu bedarf es einer Weiterentwicklung und Anpassung an die Möglichkeiten eines ergänzenden Energieträgers unter marktwirtschaftlichen Bedingungen.“

Der BUND SH fordert LNG nicht als Kraftstoff zu favorisieren. Auch wenn LNG im Einsatz als Kraftstoff nicht so umweltschädlich wie Schweröl, Benzin und Diesel ist, sind die Umweltschäden unter Einbeziehung von Fracking, Herstellung und Transport immens, und ein LEP sollte daher sämtlich auf erneuerbare Energien setzen, wozu grüner Wasserstoff auch importiert werden sollte, damit der Bedarf gedeckt werden kann.

Ein LNG Terminal in Schleswig-Holstein wird vom BUND abgelehnt.

B zu 10

Seite 157

„CO₂-frei und aus Erneuerbaren Energien erzeugter („grüner“) Wasserstoff ist ein notwendiger Baustein der Energiewende. Er ist klimaneutral, hervorragend speicherbar und er kann Grundstoff für zahlreiche synthetische

Kohlenwasserstoffverbindungen sein. Die von der Landesregierung verfolgte Wasserstoffstrategie zielt ab auf mehr Klimaschutz und die konsequente Fortsetzung der Energiewende, mehr Forschung und Entwicklung sowie die Nutzung der wirtschaftlichen Potenziale der Wasserstofftechnologien. Dadurch soll auch ein Beitrag zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen geleistet werden.“

Schleswig-Holstein sollte in Forschung zur Entwicklung umweltfreundlicher und energiesparender Produktionsmethoden von Wasserstoff investieren. Wegen des derzeit ungünstigen Gesamtwirkungsgrades der Wasserstoffenergie darf für die hiesige Erzeugung lediglich überschüssige, sonst nicht genutzte Windenergie verwendet werden. Wasserstoff sollte nur dort eingesetzt werden, wo keine effizienteren Verfahren oder Techniken am Markt verfügbar sind.

4.5.2 Solarenergie

6 G

Seite 161

„Bestehende Dach- und Gebäudeflächen beziehungsweise bauliche Anlagen, ~~sollen sind~~ für Solaranlagen zu nutzen ~~genutzt werden~~. Durch die Aufstellung von Bauleitplänen ~~soll ist~~ die Nutzung von solarer Strahlungsenergie an und auf baulichen Anlagen durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen zu ermöglichen ~~ermöglicht werden~~.“

Der BUND SH fordert die Nutzung neuer Bebauung und geeigneter neu versiegelter Flächen für Photovoltaik zwingend vorzuschreiben. Darüber hinaus ist die Eignung von dafür geeigneten, bereits bestehenden versiegelten Flächen und Gebäuden zu ermitteln und in ein entsprechendes Förderprogramm aufzunehmen. Geeignete Gebäude des Landes und der öffentlichen Hand sollten vorbildhaft schnellstmöglich mit PV- und Solarthermieanlagen nachgerüstet werden.

Der BUND SH fordert bestehende Dach- und Gebäudeflächen und überdachte Parkplätze vorrangig für Solaranlagen zu nutzen, da genügend geeignete Dachfläche vorhanden ist.

Freiflächen PV steht grundsätzlich auch in Konkurrenz zur landwirtschaftlichen Nutzung. Es bedeutet zwar weniger Versiegelung, trotzdem wird Fläche verbraucht.

Der LEP sollte einen großzügigen Wachstumspfad für PV und Solarthermie vorgeben, der sich an Bestandsflächen, Freiflächen, Flächenverbrauch, landwirtschaftlichen Bedürfnissen und Naturschutz-belangen orientiert.

B zu 1

Seite 162

„Die Nutzung Erneuerbarer Energien zur Stromerzeugung liegt im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Daher sollen in Schleswig-Holstein auch die Potenziale der Stromerzeugung mittels Photovoltaikanlagen und die Wärmeerzeugung mittels Solarthermieanlagen genutzt werden. Um die energie- und klimapolitischen Ziele zu erreichen, werden für die Solarenergie weitere Flächen benötigt. Die Flächeninanspruchnahme und die Raumbedeutsamkeit von Solar-Freiflächenanlagen erfordern eine Abwägung aller relevanten Belange unter Berücksichtigung der landesplanerischen Zielsetzungen und gesetzlichen Vorgaben. Auf eine raumordnerische Steuerung durch Vorrang-, Vorbehalts- oder Eignungsgebiete für Solar-Freiflächenanlagen wird verzichtet.“

Der BUND SH kritisiert die Begründung „dient der öffentlichen Sicherheit“. Dies trifft in grundsätzlicher, allgemeiner Formulierung nicht zu und hätte fatale Folgen in der Umsetzung von Projekten, die aus naturschutzrechtlichen Gründen abzulehnen wären, da mit dieser Begründung betroffene Belange des Naturschutzes als ebenfalls öffentliches Interesse ausgehebelt werden könnten.

siehe Anmerkung wie unter Seite 151, 3G

Ebenfalls wird der Verzicht auf eine raumordnerische Steuerung für Solar-Freiflächenanlagen kritisiert: Landschaftliche und ökologische Auswirkungen durch Solarparks sind nicht von der Hand zu weisen und bedürfen eines ähnlich umfassenden Abstimmungsprozesses, wie es bei Windenergie nötig war. Bei Photovoltaik auf bereits versiegelten Flächen entfällt dieser Zwang. Es sollten zumindest rechtlich verbindliche Zulassungskriterien für die Planung und Errichtung von Freiflächenanlagen aufgestellt

werden, die den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Landwirtschaft Rechnung tragen.

4.5.5 Leitungsnetze

B zu 9-10

„Küstenmeer: Im Bereich der schleswig-holsteinischen Hoheitsgewässer von Nord- und Ostsee sowie der Elbe sind bislang keine Vorranggebiete Windenergie festgelegt worden und sollen auch zukünftig nicht festgelegt werden.“

Der BUND SH fordert diesen Absatz aus Naturschutzgründen nicht zu streichen. Jüngste wissenschaftliche Untersuchungen machen den Bau von Offshore-Windanlagen für den rapiden Rückgang der Schweinswal-Populationen in der Nordsee mit verantwortlich.

4.7 Tourismus und Erholung

4.7.3 Infrastruktur für Tourismus und Erholung

2 G

Seite 208

„Größere tourismusbezogene Bauvorhaben (gemäß Kapitel 4.7.3 Absatz 1) mit Ausnahme von Wochenendhausgebieten sollen vorrangig innerhalb der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung realisiert werden. Sie sollen siedlungsstrukturell eingebunden werden und die Funktionsfähigkeit dieser Räume nicht beeinträchtigen.“

Der BUND SH fordert diesen Satz zu streichen. Auch Wochenendhäuser fördern den Flächenverbrauch, erzeugen zusätzliche Verkehre, schaden dem Klima und dem Natur- und Landschaftsschutz häufig in landschaftlich und touristisch bedeutsamen Gebieten.

5 Entwicklung der Daseinsvorsorge

5.7 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Kritische Infrastrukturen

2 G

Seite 244

„Beim Umgang mit Regenwasser und bei der Niederschlagsentwässerung sollen die Anpassung an den Klimawandel vorangetrieben und vermehrt Lösungen dezentraler Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt werden.“

Der BUND SH empfiehlt, aufgrund der klimatischen Veränderungen mit längeren Trockenperioden, Vorkehrungen zu treffen, um Regenwasser durch Anlage zahlreicher Kleingewässer (auch auf landwirtschaftlichen Schlägen ab einer zu definierenden Größe!), die als Auffangbecken dienen können und gleichzeitig als Trittsteinbiotope dem Biodiversitätsschwund entgegenwirken, besser zu sammeln. Und nicht wie bisher üblich über Gräben, Bäche, Flüsse schnell, sondern angemessen abzuleiten, sodass Bäche und Flüsse auch in Trockenperioden genügend Wasser führen und der Grundwasserspeicher zügig wieder aufgefüllt wird. Aufgrund zunehmender sommerlicher Trockenheitsperioden bei Zunahme von Starkregenereignissen sind die Aufgaben der Gewässerunterhaltungsverbände zu überprüfen und in Richtung Rückhaltung des Regenwassers in der Landschaft (und nicht Gewährleistung schneller Wasserabführung über Drainagen, Gräben und Fließgewässer) zu modifizieren.

6 Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

6.2 Natur und Umwelt

1 G

Seite 252

„Durch den Bau von Querungshilfen (Grün-, Faunabrücken und Tier-Unterführungen) soll die Trennwirkung von Straßen verringert werden.“

Der BUND SH begrüßt die Aufnahme des Baus von Querungshilfen, um die Trennwirkung von Straßen zu verringern. Die Aufnahme muss ein entsprechendes Bauprogramm für Landesstraßen mit hinreichender finanzieller Unterfütterung zur Folge haben.

Der BUND SH fordert eine Ergänzung:

„Um Kleintiere und Vögel vor dem Straßenverkehr zu schützen und Wildunfälle zu vermeiden, sollte die Höchstgeschwindigkeit auf allen Nicht-Autobahnen, dort wo in Landesverantwortung, auf max. 80 km/h begrenzt werden, wenn nicht schon andere niedrigere Geschwindigkeiten geregelt sind, soweit dies landesrechtlich möglich ist.“

2 G

Seite 252

Der BUND SH fordert eine Ergänzung:

Der LEP sollte eine Ausweitung von Arten- und strukturreichem Dauergrünland einplanen. Wie im LEP aufgeführt, ist die Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt dramatisch und verlangt Maßnahmen.

Um z.B. Bodenbrüter zu schützen und, um die Biodiversität zu fördern, sollte extensiv genutztes und gefördertes Dauergrünland unter Anpassung an die jeweiligen Entwicklungs- und Erhaltungsziele frühestens ab Mitte Juni gemäht werden. Sofern zielverträglich oder – förderlich, kann bzw. sollte zusätzlich eine Vor- oder Nachbeweidung erfolgen.

6 G

Seite 252

Der Boden soll in seinen natürlichen und klimaschützenden Funktionen, seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie in seinen Nutzungsfunktionen – insbesondere Moorböden, Auen und Feuchtwiesen mit ihrer Kohlendioxid- und Wasserspeicherfunktion – nachhaltig gesichert, in seiner Entwicklung gefördert und erforderlichenfalls wiederhergestellt werden.

B zu 6

Seite 258

„In Hinblick auf den Klimawandel nimmt der Boden eine vorrangige Funktion als Kohlenstoffdioxid-Senke ein. Insbesondere Moorstandorte, Auen und Feuchtwiesen sind in ihrer klimaschützenden Funktion zu sichern und deren Charakteristika zu erhalten, wiederherzustellen und nach Möglichkeit auszuweiten.“

B zu 7

Seite 259

„Zudem sollten insektenfreundliche Leuchtmittel verwendet werden. Das Beleuchten von Bäumen sollte vermieden werden, da Vögel und andere baumbewohnende Lebewesen in ihrem Tag-Nacht-Rhythmus gestört werden.“

Übermäßige Illuminationen und nächtliche Dauerbeleuchtungen z.B. von leeren Parkplätzen oder Reklameschildern in der Nacht sollten unterbunden werden.