



NABU Schleswig-Holstein · Färberstraße 51 · 24534 Neumünster

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und  
Integration des Landes Schleswig-Holstein  
Landesplanungsbehörde  
Stellungnahme LEP, IV 60  
Postfach 7125  
24171 Kiel

per Fax und  
per E-Mail: landesentwicklungsplan@im.landsh.de

**NABU Schleswig Holstein**

**Fritz Heydemann**  
Stellvertretender  
Landesvorsitzender

Neumünster, 29.05.2019

Erlass zur Einleitung des Verfahrens zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans  
Schleswig-Holstein 2010 vom 17.12.2018 (Amtsblatt Schleswig-Holstein 2018, S. 1181)  
sowie Bekanntmachung über die Verlängerung der Frist zur Abgabe von Stellungnahmen bis  
zum 31. Mai 2019 (diesbezgl. öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt Schleswig-Holstein  
2019 v. 25.02.2019)

## **Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010**

**Angelika Krützfeldt**  
Bereich Verbandsbeteiligung  
Tel. +49 (0)4321.953072 direkt  
Tel. +49 (0)4321.53734  
Fax +49 (0)4321.5981  
Angelika.Kruetzfeldt@NABU-SH.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU Schleswig-Holstein bedankt sich für Möglichkeit, zu dem Entwurf  
der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010  
Stellung nehmen zu können.

Nachfolgend finden Sie die diesbezügliche Stellungnahme des NABU  
Schleswig-Holstein.

Mit freundlichem Gruß  
i.A.

Angelika Krützfeldt  
NABU Schleswig-Holstein

**NABU Schleswig-Holstein**  
Färberstraße 51  
24534 Neumünster  
Tel. +49 (0)4321.53734  
Fax +49 (0)4321.5981  
Info@NABU-SH.de  
www.NABU-SH.de

**Spendenkonto**  
Sparkasse Südholstein  
BLZ 230 510 30  
Konto 28 50 80  
IBAN DE16 2305 1030 0000 2850 80  
BIC NOLADE21SHO

Der NABU ist ein staatlich anerkannter  
Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG)  
und Partner von Birdlife International.  
Spenden und Beiträge sind steuerlich  
absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse  
an den NABU sind steuerbefreit.



Entwurf 2018 – Fortschreibung

## **Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein - Teile A und B**

### **I. Allgemeines**

Der Landesentwicklungsplan (LEP) gibt die Leitlinien für die Inhalte der Regionalpläne vor und steuert damit die weitere Raumordnung nachgeordneter Ebenen bis hin zur Bauleitplanung. Deshalb sind sowohl seine grundsätzlichen Intentionen als auch seine konkreten Vorgaben von erheblicher Bedeutung für die künftige Entwicklung des Landes. Zwar ist der LEP in erster Linie auf gesellschaftliche, d.h. wirtschaftliche und soziale Aspekte und weniger auf die Entwicklung von Natur und Umwelt ausgerichtet. Dennoch beeinflusst der LEP über seine Leitlinien v. a. zur Entwicklung von Wohn- und Gewerbesiedlungen sowie zum Ausbau des Verkehrsnetzes Umwelt, Natur und Landschaft gravierend.

Dabei sind deren Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft absehbar fast immer negativ, zumal der LEP intensiv auf weiteres (Wirtschafts-)Wachstum ausgerichtet ist und dieses in seinen Leitgrundsätzen (Teil A) an die vorderste Stelle setzt. Dass damit höherer Flächenverbrauch, zunehmende Bodenversiegelung, fortschreitende Biodiversitätsverluste, klima- und gesundheitsschädliche Emissionen etc. einher gehen, wird im LEP zwar nicht verschwiegen, aber erheblich relativiert und verschleiert, leider auch im Umweltbericht. Allenfalls am Rande, teilweise gar nicht, wird erwähnt, dass diese wachstumsorientierten Planungsgrundsätze und -ziele des LEP den nationalen Zielen zum Flächenverbrauch, zum Klimaschutz und zum Biodiversitätserhalt klar entgegen stehen.

Diese einseitig wachstumsbezogene Ausrichtung des LEP wird vom NABU aufgrund ihrer damit verbundenen Umweltbelastungen abgelehnt. Insbesondere wird die mangelnde Bereitschaft, die zunehmend problematischere Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Hamburger Großraum raumplanerisch zu regeln, sowie das Festhalten am Primat des Straßenverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr, kenntlich durch weiteren Ausbau des Fernstraßennetze, einseitiger Ausrichtung an den Autobahnstrecken als "Landesentwicklungsachsen" und Konzeptlosigkeit bei der Bewältigung des Pendlerverkehrs in den Ballungsräumen, kritisch gesehen.

In Bezug darauf regt der NABU folgende grundsätzliche Änderungen des LEP und seiner Intentionen an:

- Der bisher ungebremsten Siedlungsentwicklung vor allem im Hamburger Umland, aber auch in den Nahbereichen von Kiel und Lübeck, muss





raumplanerisch stringenter entgegengewirkt werden. Ziel sollte sein, die fortschreitende Verdichtung in den Kommunen des Hamburger Umlands im Hinblick auf eine konsequente Freihaltung verbleibender siedlungsfreier bzw. -armer Bereiche in diesem Raum abzufangen sowie die weitere Ausdehnung des verdichteten Siedlungsraumes in die bisher noch ländliche geprägten Regionen um diesen Ballungsraum zu begrenzen.

- Das Ziel, vor allem im Großraum um Hamburg die Reste der noch nicht zersiedelten Landschaft zu bewahren und außer- wie innerörtliche Grünzüge zu erhalten und zu entwickeln, muss stärker mit entsprechenden Planungsgrundsätzen und präzisen Vorgaben an die Regionalplanung unterfüttert werden.

- Der LEP muss Eckpunkte für eine Verkehrswende liefern, die sich v. a. auf die Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und des Individualverkehrs (v. a. Pendlerverkehr) auf den ÖPNV beziehen. Mit besonders vom (Pendler-)Verkehr belasteten Bereichen (Hamburger und Kieler Umland) sollten sich konkretere Lösungsdarstellungen befassen, als die im vorliegenden LEP-Entwurf enthaltenen.

- Der LEP sollte die Planung neuer Fernstraßen nicht nur unter den Aspekten der Wirtschaftsförderung und der Verkehrsentslastung betrachten, sondern auch offen die dabei zu erwartenden Beeinträchtigungen ausführen, zumal diese Planungen wesentliche LEP-Planungsgrundsätze und -ziele konterkarieren (Klimaschutz, Reduzierung des Flächenverbrauchs, Schutz von Landschaftsräumen vor Zerschneidung und Verlärmung).

- Die Weiterentwicklung von Schwerpunktbereichen für die Erholung wird zu einseitig auf die Steigerung der Besucherzahlen ausgerichtet. Da die Tourismuswirtschaft größtenteils auf landschaftsbezogener Erholung beruht, sollte der LEP intensiv darauf hinwirken, dass die landschaftlichen Qualitäten der touristischen Schwerpunktbereiche nicht weiter beeinträchtigt werden. Das betrifft bei den Küstenorten nicht nur die Verdichtungen an der Küstenlinie, sondern auch im Hinterland.

- Die auf v. a. quantitatives Wachstum ausgerichtete Forderungen der Tourismuswirtschaft sollten insgesamt stärker kritisch diskutiert werden, anstatt sich unreflektiert in den Grundsätzen des LEP wiederzufinden. So ist zu fragen, auf welchem Weg es die allen naturschutzfachlichen Vorstellungen zuwider laufende Forderung, dem Angeltourismus mehr Raum selbst in Schutzgebieten zu geben, in den LEP geschafft hat.

- Die Instrumente des flächenbezogenen Natur- und Landschaftsschutzes sind in ihren Erfordernissen und Aufgaben stärker herauszustellen. Dies betrifft u. a. das Biotopverbundsystem. Der LEP muss die Notwendigkeit



des Freihaltens der für das Biotopverbundsystem vorgesehenen Bereiche stärker herausstreichen.

- Der LEP sollte seine Möglichkeiten nutzen, neue raumgreifende Entwicklungen rechtzeitig planerisch zu steuern. Das sollte sich v. a. auf die Freiflächenphotovoltaik beziehen. Hier sollte der LEP Vorgaben machen, die im Rahmen der allgemeinen Regeln des EEG auf die landesspezifischen Bedürfnisse eingehen, so dass landschaftsökologische Probleme mittels planerischer Steuerung von vornherein unterbunden werden können. Dadurch lassen sich Fehler wie in den Anfangsjahren des Windenergiebooms ('Wildwuchs') vermeiden.

## **II. Einzelheitliche Stellungnahme**

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

#### **Zu I. Schleswig-Holstein - Zukunft flexibel und gemeinsam gestalten (S. 12 ff)**

Im Abschnitt "Wachstumschancen nutzen ..." (S. 13 ff) wird deutlich, wie stark die Landesregierung weiterhin auf Wachstum bzgl. Siedlungserweiterung (Gewerbe, Wohnen) insbesondere im Hamburger Umland (Planungsraum III) setzt. Der NABU hingegen sieht dieses Wachstum eher als Problem, weniger als unbedingt erstrebenswertes Ziel der zukünftigen Landesentwicklung. Eine solche Zielsetzung führt zu einer weiteren rasanten Entwicklung bzgl. Flächenverbrauch, Verkehrszunahme, CO<sub>2</sub>-Emission, Biodiversitätsrückgänge und Abnahme des Erholungswerts in den betroffenen Gebieten, ihrer v. a. im Hamburger Umland. Unter diesem Aspekt sieht der NABU auch die Intention kritisch, zur "Entlastung" des "engeren Verflechtungsraumes um Hamburg" "Entwicklungsimpulse in die angrenzenden ländlichen Räume" zu lenken (S. 15). Denn im Klartext bedeutet die Aussage des LEP: Weil das nähere Hamburger Umland bald zugebaut sein wird, muss als nächstes das weitere Umland baulich vereinnahmt werden. Ähnliche Entwicklungsoptionen werden auch für das Umland der Ober- und Mittelzentren angedacht (S. 15). - Der NABU lehnt diese im LEP durchgehend sichtbare Wachstumsfixierung ab.

#### **Zu III. Konzeptioneller Rahmen für den Landesentwicklungsplan (S. 18 ff)**

#### **Zu 8 Natürliche Lebensgrundlagen - schützen und nutzen (S. 24 f)**

Dieser Abschnitt ist als Nr. 8 innerhalb von 11 "strategischen Handlungsfeldern" (S. 18) zu weit nach hinten gerückt worden, obgleich er für die Raumordnung sicherlich relevanter als z.B. "Digitalisierung -



Zielgerichtet den digitalen Wandel in Schleswig-Holstein vorantreiben" (Nr. 1) ist. Zudem zeigt sich auch in diesem kurzen, proklamatorisch gehaltenen Abschnitt der Nutzungsaspekt zu prioritär. Der Satz: "Natur und Umwelt sollen auch um ihrer selbst willen erhalten und geschützt werden." (S. 24) wirkt in diesem Zusammenhang geradezu verschämt.

## **Zum Teil B - Grundsätze und Ziele der Raumplanung**

### **Zu 1 Vernetzung und Kooperation (S. 28 ff)**

Dass der LEP zu stark auf wirtschaftliches Wachstum ausgerichtet ist, bestätigt auch dieser Abschnitt. Während die übergeordneten "Grundsätze und Ziele der Raumordnung" in Bezug auf "Vernetzung und Kooperation" hinsichtlich diverser gesellschaftlicher Ausrichtungen meistens noch recht breit angelegt formuliert worden sind, wird in dazu gegebenen Begründungen (B zu 3, S. 33 f) die starke Ausrichtung auf wirtschaftliches Wachstum deutlich. Hier v. a. in Bezug auf die Nachbarschaft zu Dänemark (gerade auch über die vorgesehene feste Fehmarnbeltquerung, und Hamburg (s. B zu 4, S. 35). Der Ausbau der Wirtschaftskraft steht gegenüber anderen, oft sehr unscharf ausgedrückten Entwicklungsvorstellungen wie Formen überregionaler Zusammenarbeit oder "innere Internationalisierung" eindeutig an erster Stelle. Die sich aus dem Komplex Wirtschaft / Siedlung / Verkehr für die Umwelt ergebenden Folgen wie Flächenverbrauch, Klimaschädigung, Gewässerbeeinträchtigung und Biodiversitätsverlust werden dagegen nicht angesprochen. Natur und Umwelt, auch die Landschaft in ihrer Funktion als Erholungsraum des Menschen, werden auf den 13 Seiten dieses grundlegenden Kapitels nur drei Mal mit insgesamt vier Zeilen und immer sehr allgemein gehalten erwähnt.

### **Zu 2 Raumstruktur (S. 42 ff)**

#### **Zu 2.1. Küstenmeer (S. 42 ff)**

In diesem Kapitel werden bzgl. Natur und Landschaft kritische Entwicklungen zwar deutlich benannt (B zu 2, B zu 3, S. 43 f), was jedoch in den zugehörigen Grundsätzen (S. 42) verschwimmt und von nutzungsbezogenen Vorgaben überdeckt wird.

#### **Zu 2.2 Ordnungsräume (S. 45 ff)**

In diesem Abschnitt steht die Siedlungsentwicklung, d.h. die Erweiterung der Siedlungen, absolut im Vordergrund. Auf den damit zwangsläufig verbundenen Flächenverlust wird kein Bezug genommen; die Notwendigkeit des Erhalts von freien "Räumen zwischen den Siedlungsachsen" (S. 45) mit ihren Zielsetzungen ist im Vergleich mit den

Ausführungen zum Siedlungswachstum erkennbar nachrangig benannt worden.

### **Zu 2.3 Ländliche Räume (S. 48 ff)**

Selbst in diesem Kapitel setzt sich der Tenor des LEP fort, die Bedeutung von Natur und Landschaft und ihres Schutzes weitgehend auszublenden. Zwar wird unter 2 G (S. 48) formuliert: "Die Bedeutung der ländlichen Räume als Natur- und Erholungsräume soll nachhaltig gesichert werden." Doch in der zugehörigen Begründung findet sich hierzu keine Zeile. Nur in 8 G (S. 49) - an letzter Stelle der raumordnerischen Grundsätze und Ziele - erfolgt ein Hinweis auf das "ökologisch bedeutsame Potenzial der ländlichen Räume", das "gesichert und weiterentwickelt werden (soll)", jedoch mit dem Hinweis auf deren Nutzungseignung als "weiche Standortfaktoren".

### **Zu 2.4 Stadt- und Umlandbereiche im ländlichen Raum (S. 52 ff)**

In diesem Abschnitt wird mit nur einem Wort ("Freiraumsicherung", 5 G, S. 52) auf die Wertigkeit siedlungsfreier Räume hingewiesen.

### **Zu 2.5 Landesentwicklungsachsen (S. 54 f)**

Ob die entlang der Hauptverkehrsadern längs und quer durch das gesamte Land verlaufenden "Landesentwicklungsachsen" bei ihrem Ausbau die auch im Nahbereich zu den Autobahnen noch vorhandenen freien Landschaftsbereiche, teilweise trotz Straßennähe von hohem Naturschutzwert, auch zukünftig unbesiedelt bleiben sollen, geht aus dem Text nicht hervor. Hier fehlt jede Differenzierung. Außerdem ist es nach Ansicht des NABU bedenklich, die Gewerbeansiedlung derart stark, wie hier ausgedrückt, auf die großen Straßenverkehrsachsen anstatt auf Bahnverbindungen zu fixieren, weil dadurch der umweltproblematische Gütertransport per LKW noch weiter ausgebaut wird. Das verkehrspolitische Ziel auch des LEP sollte jedoch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sein.

Vor diesem Hintergrund sollte gerade auch die zukünftige Siedlungsentwicklung des Hamburger Umlands betrachtet werden, in welchem sich der Ballungsraum rasant erweitert und immer stärker verdichtet. Gravierende Folgen neben den Verlusten an freier Landschaft, der Bodenversiegelung etc. sind mittlerweile chaotische Verkehrsverhältnisse v. a. auf den Richtung Hamburg führenden Straßen und Autobahnen einschließlich damit einhergehender Umweltbelastungen sowie drastische Wohnraumverknappung und -verteuerung. Nach Auffassung des NABU muss der LEP die Weichen dafür stellen, dass der Pendlerverkehr zwischen Hamburg und seinem Umland verstärkt auf die



Schiene gelenkt wird. Neue Wohngebiete sollten deshalb zukünftig bevorzugt in der Nähe vorhandener Bahnverbindungen mit Hamburg geplant werden, während weitere Siedlungsverdichtungen ohne Nahbezug zu Bahnverbindungen deutlich reduziert werden sollten. Zudem sollte die Reaktivierung ehemaliger Bahnverbindungen mit Hamburg sowie ein Neubau von Bahnstrecken in diesem Raum vorgesehen werden. Ein derartiges Konzept sollte sich auch auf das erweiterte Hamburger Einzugsgebiet, also einschließlich der Bereiche auf der Höhe von Elmshorn, Kaltenkirchen, Ahrensburg, Schwarzenbek und Geesthacht beziehen. Ähnliche Konzepte sollten für das Umfeld von Kiel (Stadtbahn) und Lübeck verfolgt werden.

Im LEP-Entwurf vermisst der NABU allerdings derartige Vorstellungen. Raumplanerische Überlegungen, wie dem wenig geordnet verlaufenden Siedlungs- und Verkehrswachstum begegnet werden könnte, beziehen sich fast ausschließlich auf die Verknüpfung mit übergeordneten Straßenverbindungen.

### **Zu 3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung (S. 58 ff)**

Auch hier findet sich kaum ein Wort zu den durch permanente Siedlungszunahme fortschreitenden Umweltproblemen. Konkrete Anregungen bzw. Vorgaben zu diesem inhaltlich zentralen Komplex des LEP sind kaum zu erkennen; der Text erschöpft sich in allgemeinen Darstellungen. Sätze wie: "Nur in möglichst geringem Umfang sollen neue Flächen ausgewiesen werden." (S. 75) sind sowohl hinsichtlich der grundsätzlichen Tendenz des LEP, den Flächenverbrauch fortschreiten zu lassen, wie auch bezüglich der Realität der Siedlungsentwicklung selbst im ländlichen Raum wirkungslose Proklamationen von allerhöchstens appellativem Charakter.

Grundsätzlich ist es zwar richtig, der Innenverdichtung Vorrang gegenüber der Außenentwicklung zu geben. Doch fehlt in den entsprechenden Absätzen des LEP (6 Z, S. 79, und B zu 6, S. 81) ein Hinweis darauf, durch innerörtliche Grünstrukturen gegebene ökologische Qualitäten zu erhalten. So bilden große parkähnliche Gärten sowie Brachen häufig innerstädtische Kristallisationspunkte z.B. der Vogelwelt, wie sie in der oftmals ausgeräumten Feldflur am Rand der Siedlungen meistens kaum noch zu finden sind. Dieser Aspekt sollte in Bezug auf die grundsätzliche Präferenz der baulichen Innenbereichsentwicklung durchaus auch im LEP Berücksichtigung finden.

Unter "3.7 Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie", hier 4 G (S.83), wird für die Anlage von "Gewerbegebieten von überregionaler Bedeutung", die "besonders verkehrsensitiven gewerblichen Branchen vorbehalten" sein sollen und die "auf eine überregionale Verkehrsanbindung angewiesen

sind", nicht nur pauschal auf die Landesentwicklungsachsen (also Autobahnen), sondern auch auf das Kriterium einer "guten verkehrlichen Anbindung ... möglichst an das bestehende Schienennetz" hingewiesen. Aus den gesamten diesbezüglichen Erläuterungen einschließlich der Begründung wird allerdings deutlich, dass die Bahnanbindung tatsächlich als nachrangig angesehen wird, zumal die Landesentwicklungsachsen weitgehend durch ihre Lage parallel zum Verlauf der Autobahnen definiert werden. Die Formulierung "möglichst" relativiert die Absicht der Bahnanbindung bereits. Sie nur auf das "bestehende" Schienennetz zu beziehen, anstatt neue Bahnanbindungen vorzuschlagen, zeigt ebenfalls den geringen politischen Willen zu grundlegenden Änderungen im Verkehrssektor. Die dringend erforderliche Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene wird mit einer derart zögerlichen Landesentwicklungsplanung nicht möglich sein.

### **Zu 3.10 Einzelhandel (S. 94 ff)**

Auch unter Umweltaspekten, hier der Reduzierung des Verkehrsaufkommens, ist es zu begrüßen, dass der LEP relativ konkrete Anforderungen an die Standorte von großen Einzelhandelsmärkten stellt. Richtigerweise wird die Nahversorgung in Form von "in guter, fußläufig erreichbarer Zuordnung zu den Wohngebieten ausreichenden Einzelhandelseinrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs" (S. 94) als Grundsatz herausgehoben. Darunter sollte auch eine Versorgung 'auf kurzen Wegen' im ländlichen Raum fallen. Dazu findet sich im LEP außer ein paar Zeilen zur Idee des 'Marktreffs' (S. 98) aber nur wenig, obgleich eine Nahversorgung mit Artikeln des täglichen Bedarfs auf den Dörfern für v. a. die älteren, weniger mobilen Bewohner sowie zur Verringerung des Individualverkehrs von großer Bedeutung ist.

### **Zu 4 Wirtschaftliche Entwicklung (S. 107 ff)**

#### **Zu 4.3 Mobilität und Verkehr (S. 112 ff)**

Gleich der erste Grundsatz (1 G, S. 112) stellt die Mobilität als Grundlage der Wirtschaft in den Vordergrund, wobei in der Begründung (B zu 1, 2, S. 113) richtigerweise betont wird, dass "der Trend zu „mehr Mobilität ungebrochen (ist) und zu einem höheren Verkehrsaufkommen (führt)" und auf den dadurch implizierten Flächenverbrauch hingewiesen wird. Entgegen dieser Mahnung wird auf S. 114 (B zu 4 - 6) der Ausbau des Fernstraßennetzes (A 20, A 21, Elbquerungen für beide Autobahnen, feste Fehmarnbeltquerung) als notwendig bezeichnet und eine "starke Zunahme der ... Verkehrsströme zwischen Schleswig-Holstein und Skandinavien sowie durch Schleswig-Holstein" als - anscheinend unabwendbare - Realität bezeichnet. Dagegen steht die Aussage, dass "Verkehre nach Möglichkeit vermieden werden (sollen)" (2 G, S. 112).





Damit zeigt dieses Kapitel deutlich ein grundlegendes Dilemma des LEP auf: Indem er in allen Bereichen dem Wachstum Priorität einräumt, vergrößert er damit verbundene Umweltprobleme, die seinen Grundsätzen nach eigentlich zu vermeiden wären. Die Hinweise auf alternative Mobilitäts- und Verkehrskonzepte bleiben unpräzise und wirken in diesem Kontext als Verlegenheitsformulierungen.

#### **Zu 4.3.1 Straßenverkehr (S. 116 ff)**

Im Abschnitt wird ersichtlich, dass die Landesregierung weiterhin die Förderung des Individualverkehrs vor der des ÖPNV stellt und das - ohnehin bereits sehr dichte - Straßennetz dementsprechend auszubauen plant (siehe 7 Z, S. 117). Diese Position sieht der NABU äußerst kritisch; sie ist weder mit den Erfordernissen des Klimaschutzes noch mit weiteren bedeutenden Sektoren des Umweltschutzes verträglich. Der längst in der Realität bestätigten These kritischer Verkehrsexperten 'Straßenbau führt zu mehr Verkehr' wird hier in keiner Weise Rechnung getragen. - Der NABU lehnt insbesondere den Weiterbau der A 20, die Elbquerungen der A 20 westlich Hamburgs und der A 21 östlich Hamburgs sowie die feste Fehmarnbeltquerung mit deren Hinterlandanbindungen ab.

#### **Zu 4.3.2 Schienenverkehr (S. 119 ff)**

Im Vergleich zu den im Abschnitt "4.3.1 Straßenverkehr" dargelegten konkreten Ausbauplanungen wirken die im LEP bezeichneten Planungen für die Ertüchtigung des Schienenverkehrs geradezu armselig. Die einzigen relevanten Absichtserklärungen betreffen den zweispurigen Ausbau der Strecken Hamburg - Sylt und Hamburg-Altona - Elmshorn. Ansonsten beschränkt sich die Ausbauplanung weitgehend auf das Hamburger Umland. Die unter 5 G (S. 120) angeführten Vorhaben sind richtig, aber nicht ausreichend, um den zunehmenden Pendelverkehr im Hamburger Umland aufzufangen.

Die nach Auffassung des NABU notwendige Erweiterung des Schienenverkehrs als ÖPNV-Verbindungen im ländlichen Raum findet nur mit dem Hinweis auf die Linie Kiel - Schönberg (unter 4 G, S. 119) Erwähnung. Zum Ausbau des Schienengüterverkehrs werden lediglich sehr allgemeine Aussagen getroffen, was den Schluss zulässt, dass eine Verlagerung erheblicher Gütertransportanteile von der Straße auf die Schiene von der Landesregierung nicht ernsthaft verfolgt wird.

#### **Zu 4.3.3 Seeverkehr, Häfen und Wasserstraßen (S. 122 ff)**

Aus ökologischen Gründen lehnt der NABU sowohl die Elbvertiefung (6 Z, S. 123) als auch den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (11 G, S. 123) ab.

#### **Zu 4.3.5 Luftverkehr (S. 128)**

Den Aussagen des LEP zu den Flughäfen Lübeck-Blankensee, Kiel-Holtenau und Sylt muss der NABU widersprechen. Diese Einrichtungen sind weder zur "Stärkung des Wirtschaftsraumes" noch zur "öffentlichen Daseinsvorsorge" notwendig. Die um diese regionalen Flughäfen seit langem geführte kritische Auseinandersetzung wird im LEP mit keiner Zeile wiedergegeben.

#### **Zu 4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr (S. 129 ff)**

Die zu ÖPNV und Radverkehr getroffenen Aussagen sind grundsätzlich richtig. Bis auf das Bekenntnis, sich für einen einheitlich in Norddeutschland geltenden Nordtarif einzusetzen, enthält dieses Kapitel aber nichts Konkretes. Beispielsweise hätten zumindest eine landesweite Radwegeplanung für den ländlichen Raum und Konzepte zur Entlastung des ÖPNV in den Ballungsräumen zu Stoßzeiten als konkrete Vorgaben Erwähnung finden können.

#### **Zu 4.5 Energieversorgung (S. 135 ff)**

##### **Zu 4.5.2 Solarenergie (S. 143 ff)**

Der NABU hält die in 2 G (S. 143) genannten Einschränkungen für PV-Freiflächenanlagen für richtig, weist aber darauf hin, dass gemäß EEG in der räumlichen Förderkulisse auch "benachteiligte" Gebiete vorgesehen sind. Diese sind in Schleswig-Holstein agrarstrukturell von Viehhaltungsbetrieben und damit von Grünland geprägt, dem in Form von Dauergrünland eine wichtige ökologische und landschaftsästhetische Bedeutung zukommt. Zur Einspeisevergütung in benachteiligten Gebieten existieren in Schleswig-Holstein zurzeit aber keine weitergehenden Steuerungsregeln. Dadurch sind Zugriffe auf agrarökonomisch eher unrentable, für den Natur- und Landschaftsschutz aber wertvolle Grünlandflächen in erheblichem Maße zu erwarten. Um hier 'Wildwuchs' zu vermeiden, sollte das Land schnellstmöglich eine entsprechende Regelung verordnen. Zudem ist anzumerken, dass der grundsätzlich für die Errichtung von Freiflächen-PV vorgesehene Streifen in einer Breite von 110 m entlang von Autobahnen und Schienenwegen aus naturschutzfachlicher Sicht nur eingeschränkt mit PV-Anlagen zu bestücken ist. Insbesondere entlang der Bahnlinien befindet sich eine Vielzahl ökologisch sensibler Flächen, die keinesfalls mit PV-Anlagen überbaut werden dürfen. Dies gilt auch für Trassen, die "beispielsweise Mittel- und Oberzentren miteinander verknüpfen" und damit einer "größeren Vorbelastung" (S. 144) ausgesetzt sein sollen. Beispielsweise die Bahnstrecke Kiel - Lübeck, die die beiden wichtigsten Oberzentren des Landes verbindet, wird mit nur vier Zügen pro Stunde so gering frequentiert, dass wohl kaum von einer "größeren



Vorbelastung" gesprochen werden kann. Selbst die Vorbelastung durch die Strecke Kiel - Hamburg ist nicht annähernd mit der von einer Autobahn wie die A 1 oder die A 7 ausgehenden landschaftsökologischen Belastung gleichzusetzen.

Nach Meinung des NABU sollte der LEP einen deutlichen Vorrang für an Gebäuden installierte Solaranlagen aussprechen und diesbezüglich eine konkrete Direktive für Gebäude der öffentlichen Hand, hier zuvorderst die im Landeseigentum befindlichen, formulieren.

#### **Zu 4.5.5 Leitungsnetze (S. 153 ff)**

Begrüßt wird neben dem Bündelungsgebot (s. 1 G, S. 153) die Vorgabe, neue 110 kV-Leitungen als Erdkabel zu verlegen (s. 6 G, S. 154). Als Ziel sollte im LEP jedoch auch die Erdverkabelung von außerhalb der Höchstspannungstrassen verlaufenden Hochspannungsleitungen (i.d.R. 110 kV) sein. Überdies sollte die weitgehende Erdverkabelung der Höchstspannungsebene (220 kV, 380 kV) zumindest als Fernziel angeführt werden.

#### **Zu 4.6 Rohstoffsicherung (S. 164 ff)**

In diesem Kapitel wird dem Rohstoffabbau, hier v. a. Kies und Sand, zu sehr Vorrang vor ökologischen Belangen eingeräumt. Nach Ansicht des NABU sollten hier Ausschlusskriterien für den Rohstoffabbau zumindest in Kurzform erwähnt werden. Zudem sollten nach Beendigung des Abbaus die Flächen ausschließlich einer naturgemäßen Entwicklung zur Verfügung stehen, nicht aber zur "Wiedernutzbarmachung" oder "Rekultivierung" (siehe 4 G, S. 164).

Grundsätzlich als sehr problematisch sieht der NABU die Sandentnahme in den Küstengewässern, die zu starken Beeinträchtigungen der Lebensgemeinschaften des Meeresgrundes führen. Dabei spricht der LEP ausschließlich die Sandentnahmen aus der Nordsee an, unterschlägt jedoch die zur Strandaufspülung regelmäßig erfolgenden Sandentnahmen aus der Ostsee.

#### **Zu 4.7 Tourismus und Erholung (S. 175 ff)**

Im LEP wird zu wenig die Situation berücksichtigt, dass bestimmte Formen des Tourismus zu weiterem Flächenverbrauch und Landschaftszersiedelung führen (Campingplätze, Ferien- und Wochenendhaussiedlungen), erhebliche Verkehrsprobleme verursachen (Strandtourismus) und zu einer erheblichen Deformierung v. a. der Ostseeküste einschließlich der weitgehenden Beseitigung naturnaher Lebensräume für die dortige Tier und Pflanzenwelt geführt haben.



Letzteres gilt auch für einige Binnengewässer des Landes. Stattdessen wird im LEP auf weitgehenden Ausbau des Tourismus gesetzt. Dabei werden Einschränkungen häufig zu zurückhaltend und damit zu unverbindlich formuliert. So sollten "Anlagen für den Wassersport" "in ökologisch sensiblen Gewässerbereichen" zukünftig vollständig unterbunden werden, anstatt dies mit dem Wort "möglichst" zu relativieren (Kap. 4.7.3 Infrastruktur für Tourismus und Erholung, 10 G, S. 185). Der LEP regt zwar eine gewisse Zurückhaltung bei der Ausweitung bzw. Neuanlage von Campingplätzen und Feriendörfern an, ist aber in dieser Hinsicht nicht konsequent, weil gleichzeitig stark werbend auf die Attraktivität und den Wert dieser Einrichtungen hingewiesen wird (s. B zu 10, S. 188).

Rechtzeitig reglementiert werden sollte zudem der neue Trend zu Hausbooten und Wohnschiffen. Hierbei nur die Konkurrenz zu Liegeplätzen in Sportboothäfen im Blick zu haben (10 G, S. 185), ist kurzsichtig. Hausboote und Wohnschiffe sollten generell nur an stark künstlich überformten Gewässerufeln unmittelbar vor verdichteten Siedlungsbereichen installiert werden dürfen.

Grundsätzlich vermisst der NABU Aussagen zur Begrenzung des Tourismus gerade in manchen seiner saisonal völlig überlasteten Schwerpunkträume. Die besonders problematischen Bereiche wie z.B. Sylt oder einige Badeorte an der Lübecker Bucht hätten zumindest als solche identifiziert werden müssen. Zur aufgrund des Tourismus höchst kritischen Wohnraumsituation auf Sylt findet sich im LEP nichts.

#### **Zu 4.8 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (S. 189 ff)**

In den vier Grundsätzen zur Landwirtschaft wird unverständlicherweise das Problem des Biodiversitätsverlustes in der Agrarlandschaft ausgeklammert, selbst in den Begründungen. Dieser Aspekt ist zumindest unter 4 G (S. 189) herauszustellen, anstatt nur allgemein von den "besonderen Funktionen für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege" zu sprechen. Die Forderung, dass "die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke verringert werden (soll)" (ebd.), sollte in Bezug auf eine Überführung von Landwirtschafts- zu Naturschutzflächen relativiert werden. Im Übrigen möchte der NABU anmerken, dass die Umwidmung von Landwirtschaftsfläche zu Bauland von den betroffenen Landwirten als Grundeigentümer immer akzeptiert, oft sogar selbst betrieben wird. Dass zur Baulandausweisung auch eine Kompensationsfläche gehört, sollte - auch nicht indirekt - bestritten werden.

Unter 5 G (S. 190) sollte ergänzt werden, dass nach der Nationalen Biodiversitätsstrategie 5 Prozent der gesamten Waldfläche der natürlichen Selbstentwicklung (Naturwald) überlassen werden sollte.





Die Angelfischerei wird in Schleswig-Holstein an fast jedem Gewässer ausgeübt und führt v. a. durch Besitzmaßnahmen zu einer permanenten Verfälschung der Limnofauna und oft auch zu erheblichen Störungen der Vogelwelt der Binnengewässer. Eine Weiterentwicklung, wie unter 8 G vorgesehen, ist nach Auffassung des NABU nicht tragbar, schon gar nicht in Schutzgebieten (siehe B zu 8, S. 192).

## **Zu 6 Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung (S. 222 ff)**

### **Zu 6.1 Klimaschutz und Klimaanpassung (S. 222 ff)**

Der unter 1 G und 2 G erfolgte Auflistung von den Klimaschutz beeinflussenden Faktoren stimmt der NABU zu, muss allerdings erneut kritisch anmerken, dass etliche andere, sehr intensiv bearbeitete Leitintentionen und Grundsätze des LEP einem wirkungsvollen Klimaschutz diametral entgegen stehen (Wirtschaftswachstum, Fernstraßenausbau).

### **Zu 6.2 Natur und Umwelt (S. 225 ff)**

Die hier dargelegten Grundsätze mitsamt ihrer Begründungen sind durchaus engagiert verfasst worden. Mit ihnen kollidieren allerdings etliche andere Zielsetzungen des LEP, die erheblichen Flächenverbrauch (Siedlung, Verkehr), Belastung von Oberflächengewässern und Grundwasser (Landwirtschaft), Zerschneidung der Landschaft (Verkehr), Artensterben (Landwirtschaft u. a.), Überbeanspruchung v. a. des Küstensaumes (Tourismus) etc. nach sich ziehen und für deren Entwicklung der LEP - im Gegensatz zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft - maßgebliche und oft recht präzise formulierte Angaben vorlegt, so dass in der Abwägung im konkreten Fall die Belange von Natur und Landschaft gegenüber den wirtschaftlichen Zielsetzungen weiterhin ins Hintertreffen geraten werden.

Die Definitionen der Vorranggebiete (6.2.1, S. 232 f) und der Vorbehaltsräume (6.2.2, S. 234 f) für den Naturschutz sind im Hinblick auf den beschränkten Darstellungsmaßstab der Regionalplanung grundsätzlich richtig gewählt. Allerdings sollten auch in den Vorbehaltsräumen "erhebliche Eingriffe" (4 G, S. 235) grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die in 4 G dargestellte Ausnahmemöglichkeit muss stringenter formuliert werden.

### **Zu 6.3 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren (S. 238 ff)**

Auch in den Oberzentren Flensburg und Neumünster *sollen* (anstatt: "können") "regionale Grünzüge dargestellt werden" (3 G, S. 238). Im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung beider Städte ist eine



entsprechende Festlegung wichtig; sie sollte nicht allein kommunalen Entscheidungsträgern (L-Pläne, F-Pläne), die aufgrund wechselnder kommunalpolitischer Mehrheiten weniger Konstanz als eine Festsetzung im Regionalplan aufweisen, überlassen bleiben. Vor gleichem Hintergrund *sollen* (anstatt: "können") in den Regionalplänen "auch innerhalb der Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen überörtlich bedeutsame Grünsäume ausgewiesen werden" (6.3.2 Grünzäsuren, 2 G, S 241).

### **Zu 6.5 Binnenhochwasserschutz (S. 244 ff)**

Die Themenkarte 22 (S. 245) zeigt deutlich die Ausdehnung der Niederungsgebiete. Diese sind z.B. nach anhaltenden Starkregenfällen, wie sie den Klimaprognosen zufolge verstärkt zu erwarten sind, potenziell hochwassergefährdet. Deswegen ist die Ausweisung von derart "überflutungsgefährdeten Bereichen" als "Vorbehaltsgebiete" in den Regionalplänen unbedingt sinnvoll (3 G, S. 244). Die entsprechende Darstellung sollte für die Regionalplanung nicht fakultativ, sondern verbindlich werden.

## **Stellungnahme zum Umweltbericht - Teil D des LEP**

### **I. Allgemeines**

Die Aussagen des Umweltberichts sind insgesamt wenig gehaltvoll, stattdessen meistens sehr oberflächlich gehalten und greifen häufig auf sich wiederholende Formulierungen zurück. In der Regel werden den Grundsätzen und Zielen des LEP im Ergebnis überwiegend positive Umweltauswirkungen zugesprochen. Dies gilt sogar für Entwicklungen, die eindeutig zu Lasten des Umwelt- und Naturschutzes gehen.

Beispiele dafür bilden die Kapitel zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: Obgleich der LEP die weitere Ausdehnung von Siedlungs- und Verkehrsflächen vorantreibt, attestiert der Umweltbericht selbst fast allen diesbezüglichen planerischen Aussagen überwiegend positive Umweltauswirkungen. Die Aufgabe, zu erwartende negative Umweltauswirkungen zu minimieren, wird regelmäßig auf die nachfolgenden Planungsebenen abgeschoben, obgleich die kommunale Bauleitplanung meistens noch weniger auf Umweltbelange achtet und dabei häufig entsprechende Empfehlungen der unteren Naturschutzbehörden bzw. der unteren Bauaufsichtsbehörden der Kreise bzw. kreisfreien Städte zu ignorieren versucht.

Als Leser des Umweltberichts gewinnt man den Eindruck, als würde der LEP eine Entwicklung zu deutlich mehr Schutz von Natur und Landschaft vorantreiben. Diese Vorstellung vermittelt auch der zusammenfassende Abschnitt "Umweltauswirkungen des Gesamtplans" (4.4, S. 114 ff), indem



er die weitaus meisten Themenfelder des LEP hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen positiv bewertet. Mit den auf Wachstum ausgerichteten Raumplanungsgrundsätzen und -zielen des LEP ist jedoch das Gegenteil der Fall. Der Umweltbericht wird somit seiner Aufgabe einer objektiven Darstellung vorhersehbarer Umweltauswirkungen nicht gerecht. Stattdessen glättet er kritische Punkte, verliert sich in Wiederholungen und zieht sich auf Allgemeinplätze zurück. Die "vertiefte Prüfung", wie sie der Umweltbericht für sich in Anspruch nimmt (siehe Tabellen S. 114 ff), hat an keiner Stelle stattgefunden.

Bei besonders belastenden Vorhaben betont die Landesplanung regelmäßig, dass es gegenüber dem LEP 2010 keine wesentlichen Änderungen gäbe und verweist damit auf diesen, ohne auf die gravierend negativen Umweltauswirkungen einzugehen. Ein Beispiel für die mangelnde Diskussion umweltproblematischer Aspekte gibt Kapitel 4.3 in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung (S. 113).

Um es in aller Deutlichkeit auszudrücken: Der Umweltbericht besteht weit überwiegend aus inhaltsarmen Worthülsen, mit denen noch so umweltproblematische Entwicklungsvorstellungen des LEP schöngeredet werden. Er bringt an keiner Stelle neue Erkenntnisse, stellt nur selten die Vorgaben des LEP aus Sicht des Umweltschutzes in Frage, beschönigt stattdessen fortwährend kritische Aspekte. Ein solcher Umweltbericht ist in jeder Hinsicht entbehrlich.

## **II. Einzelheitliche Stellungnahme**

### **Zu 3 Derzeitiger Umweltzustand in Schleswig-Holstein (S. 17 ff)**

Die Abbildung 3-1 (S. 17) zu den "Hauptnutzungsarten" sollte das Segment "Vegetation" in z.B. Land-, Forstwirtschaft und ungenutzte Flächen differenzieren, zumal die Grafik Nutzungen zeigen soll und entsprechende Daten vorliegen.

Die Abbildung 3-6 (S. 29) kann zwar die Waldverteilung in Schleswig-Holstein aufzeigen, aufgrund des kleinen Maßstabs der Karte sind die gesetzlich geschützten Biotop aber kaum darstellbar und beschränken sich deswegen auf die Flächen der größeren Binnenseen. Das ergibt ein falsches Bild. - Die Karte ist überflüssig, jedenfalls bzgl. der Biotopdarstellung.

Ähnliches gilt für Abbildung 3-7 (S. 32), auf der nur ein Geotop (Felsinsel Helgoland) erkennbar ist. Aufgrund der Kleinräumigkeit vieler Geotope sowie des Kartenmaßstabs dürfte eine einigermaßen vollständige

Darstellung kaum möglich sein. Die Karte sollte sich deshalb auf die größer flächigen Geotop-Potenzialflächen beschränken.

Auch bei der Darstellung von Biotopverbundachsen in der interaktiven Karte der Online-Beteiligung gibt es Irritationen. So endet eine Ost-West-Verbundachse im Bereich der Oldenburger Grabenniederung bereits vor Oldenburg und wird nicht nach Westen fortgeführt, ganz im Gegensatz zu den Darstellungen im noch geltenden LEP 2010 und zum aktuellen LRPI-Entwurf.

Das Landschaftsschutzgebiet 'Bungsbergvorland mit Högsdorfer Hügelland und Umgebung' ist nicht mehr sichergestellt, sondern mittlerweile rechtskräftig als LSG ausgewiesen worden (S. 38).

Die im Zusammenhang mit "unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen" als Beispiele für "Säugetierarten mit besonders hohen Raumansprüchen" genannten Arten Luchs und Wildkatze (S. 41) kommen in Schleswig-Holstein nicht vor und sind auch nicht zu erwarten. Stattdessen sollte der Fischotter angeführt werden. Zur Darstellung der unzerschnittenen Räume (die nicht "100 Quadratmeter" sondern mindestens 100 Quadratkilometer umfassen sollten) wäre eine Kartenabbildung förderlich.

#### **Zu 4 Entwicklung der Umwelt bei Fortschreibung des LEP (S. 43 ff)**

##### **Zu 4.2 Umweltauswirkungen der einzelnen Kapitel des LEP (S. 44 ff)**

Der Behauptung, "eine direkte Umweltrelevanz von Teil A ist aufgrund des programmatischen Charakters der Aussagen und der raumordnerischen Handlungsansätze nicht erkennbar" (4.2.1, S. 44), muss widersprochen werden:

Die im Hinblick auf Siedlung, Wirtschaft und Straßenverkehr klar wachstumsorientierten Leitlinien, wie sie in Teil A des LEP formuliert werden, üben sehr wohl einen - erheblichen - Einfluss auf die zukünftige Entwicklung von Natur und Landschaft aus. Zudem ist nicht erkennbar, wie "durch die mit den Grundsätzen intendierte starke Vernetzung und Kooperation auf den genannten Handlungsebenen positive Umweltauswirkungen erwartet werden (können)" (4.2.2, S. 44). Denn die "genannten Handlungsebenen" sind weit überwiegend wachstumsorientiert intendiert. Im weiteren Verlauf des Kapitels 4.2.2 wird diese Aussage dann auch richtigerweise gerade gerückt.

Auch im weiteren, auf die einzelnen Handlungsfelder des LEP bezogenen Text des Umweltberichts werden die bei Realisierung der raumplanerischen Vorstellungen eindeutig zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen übermäßig relativiert, teilweise sogar schöneredet, so bei der Siedlungsentwicklung in den Ordnungsräumen



(4.2.3.2, S. 48 ff) und in den "Stadt- und Umlandbereichen in ländlichen Räumen" (4.2.3.4, S. 52 ff). Beispielsweise wird das Eintreffen negativer Umweltauswirkungen wie Flächenverbrauch, Bodenversiegelung, Biodiversitätsverluste und Luftbelastung nur als Eventualität eingestuft („können ... auftreten", 4.2.3.2, S. 49) und es wird auf nachgeordnete Planungsebenen als Möglichkeiten zur Vermeidung von Umweltbelastungen hingewiesen.

#### **Zu 4.2.4 Siedlungsentwicklung (S. 53 ff)**

Die Gliederung von "Siedlungsachsen" (4.2.4.1, S. 57 f) durch Grünzäsuren ist zwar richtig und sollte deshalb für sämtliche Oberzentren des Landes bestimmt (nicht nur empfohlen) werden. Auch lassen sich mit der Steuerung von Siedlungsachsen die größten Auswirkungen von Natur und Landschaft vermeiden. Allerdings gehen mit einer Ausbreitung der großen Städte auch entlang festgelegter Siedlungsachsen erhebliche Umweltbeeinträchtigungen einher. Der Feststellung des Umweltberichts, dass sie sich "im Grundsatz positiv auf die Umwelt auswirken" (S. 58), ist euphemistisch; im besten Fall wären neue Siedlungsachsen nur das 'kleinere Übel'.

#### **Zu 4.2.5 Wirtschaftliche Entwicklung (S. 67 ff)**

Im Kapitel 4.3 des LEP wird der Ausbau des Fernstraßennetzes befürwortet und von einer Zunahme des Kfz.-Verkehrs ausgegangen. Mögliche Alternativen für die Zukunft (Elektromobilität, Verlagerung auf die Bahn, ÖPNV, Radverkehr etc.) werden dagegen eher diffus erwähnt. Von daher ist das Resultat des Umweltberichts "überwiegend positiver Umweltauswirkungen" (4.2.5.1, S. 70) bzw. "negativer und positiver Umweltauswirkungen", die durch "geeignete Maßnahmen minimiert werden (können)" (4.2.5.1.1, S. 72), hier unmittelbar auf den Fernstraßenbau bezogen, realitätsfremd.

In Bezug auf die Minimierung negativer Umweltauswirkungen bei der Errichtung von Freiflächenphotovoltaikanlagen hat der NABU ein entsprechendes Regelwerk angeregt, dass die Suche nach geeigneten Standorten zu präzisieren hilft, bevor der Freiflächen-PV-Ausbau zu boomen beginnt. Leider finden sich dazu selbst im Umweltbericht (4.2.5.3.2, S. 79 f) nur allgemein gehaltene Aussagen, verbunden mit der nicht begründet ableitbaren Feststellung "überwiegend positiver Ergebnisse" (S. 80).

Zweifelsohne positiv im Hinblick auf die Vermeidung von gravierenden Umweltbelastungen ist die im LEP deutlich ausgedrückte Ablehnung des Fracking, die im Umweltbericht nochmals betont wird (S. 87 f). Auf den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (Sand, Kies) mit seinen

Umweltauswirkungen geht der Umweltbericht unverständlicherweise nur am Rande ein.

Der im LEP befürwortete Ausbau der Tourismuswirtschaft führt zweifelsfrei zu erhöhten Umweltbelastungen auf nahezu allen Ebenen. Der Umweltbericht vermeidet jedoch eine diesbezüglich klare Darstellung. Er schiebt dagegen die vorgesehene (und unbestritten notwendige) Freihaltung von Retentionsräumen als positive Entwicklung in den Vordergrund (4.2.5.5, S. S. 89), obgleich dieser Aspekt nur zu einem geringen Teil zur Beschränkung der touristischen Infrastruktur beiträgt (4.2.5.5.1, S. 89 f).

Der LEP regt in seinem Kapitel 4.8 Land- u. Forstwirtschaft, Fischerei (S. 190, S. 192) als Grundsatz die Erweiterung der Möglichkeiten für die Angelfischerei an und bestätigt diese Forderung auf S. 91 des Umweltberichts. Dies würde auf jeden Fall zu negativen Folgen für den Naturschutz führen, die im Umweltbericht unverständlicherweise aber nicht erwähnt werden.

#### **Zu 4.2.7.2 Natur und Umwelt (S. 103 ff)**

Die auf Schutz und Entwicklung von Umwelt, Natur und Landschaft bezogenen Grundsätze und Ziele des LEP bzw. Bestimmungen der Fachgesetze sind nahezu die einzigen unter allen Leitlinien, denen unbestritten positive Umweltauswirkungen zugesprochen werden können, auch wenn sich diese oftmals nur graduell auswirken dürften.

#### **Zu 4.3 Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen (S. 112 f)**

Nach den Vorstellungen des LEP soll die Deutsch-Dänische Zusammenarbeit vor allem im Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrswegestruktur und der Entwicklung der "Wirtschaftsregion Nord" (S. 113) bestehen. Diese Maßnahmen führen ohne Zweifel zu erhöhten Umweltbelastungen. Die Beeinträchtigungen werden im Umweltbericht zwar benannt, aber als nur "potenziell auf lokaler Ebene" wirkend und als "durch Vermeidungs- und Verminderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen auf ein Minimum reduzierbar" (S. 113) unzulässig relativiert. Selbst in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung mit deren Hinterlandanbindung weicht der Umweltbericht der Problematik höchst gravierender Umweltbelastungen mit dem Hinweis auf den LEP 2010 aus.

#### **Zu 4.4 Umweltauswirkungen des Gesamtplans (S. 114 ff)**

In Tabelle 4 - 6 (S. 114 ff) werden die einzelnen Themenfelder des LEP nach der positiven bzw. negativen Erheblichkeit ihrer Umweltauswirkungen





zusammenfassend bewertet. Dabei ergeben sich gemäß Umweltbericht folgende Gruppierungen: Bei 29 Themenfeldern werden die Umweltauswirkungen positiv, bei fünf eingeschränkt positiv eingestuft. Dagegen werden die Umweltauswirkungen nur bei acht Themenfeldern negativ und bei zwölf Themenfeldern eingeschränkt negativ gesehen. Ausschließlich uneingeschränkt negativ bewertet werden lediglich die Themenfelder „Ordnungsräume“ (LEP, Kap. 2.2), "Wohnungsbauentwicklung in den Gemeinden" (LEP, Kap. 3.6.1) und "Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung" (LEP, Kap. 4.7.1), wobei in den entsprechenden Abschnitten des Umweltberichts selbst bei diesen Themenfeldern die negative Bewertung der Umweltauswirkungen noch sehr verhalten ausfällt.

Dementsprechend werden im weiteren Text dieses zusammenfassenden Kapitels die "positiven Umweltauswirkungen durch die Fortschreibung des LEP" mit einer Auflistung noch besonders hervorgehoben, obgleich es sich dabei überwiegend um sehr weiche, d.h. ohne jegliche verbindliche Festschreibung formulierte Zielsetzungen handelt. Die nachfolgende Aufstellung der in Bezug auf die Umwelt konfliktträchtigen Aussagen des LEP schränkt denn auch deren negativen Umweltauswirkungen als "möglich" ein (S. 121) und behauptet, dass sie auf kommunaler Ebene durch die Bauleitplanung „... in der Regel wirksam vermindert, vermieden oder gegebenenfalls kompensiert werden" (S. 122), obwohl jeder Fachbehörde bekannt sein dürfte, dass dies eben nicht der Fall ist.

### **Fazit des NABU Schleswig-Holstein**

Der vorliegende LEP-Entwurf als Fortschreibung des LEP von 2010 ist bezüglich der Themenfelder Siedlungen, Wirtschaft und Gewerbe sowie Verkehr zu einseitig auf Wachstum ausgerichtet. Die damit einhergehenden Umweltbelastungen werden zwar angeschnitten, jedoch in ihrer Relevanz deutlich relativiert. Das gilt selbst für den Umweltbericht, der inhaltlich sogar bei gravierenden Konfliktpunkten nicht nur jede Tiefe vermissen lässt, sondern sie zu verharmlosen versucht.

Damit trägt der LEP in keiner Weise bei, einen seiner eigenen Ansprüche zu erfüllen, nämlich die auch in Schleswig-Holstein mit dem (Wirtschafts-) Wachstum verbundenen, Mensch und Natur belastenden Umweltprobleme wie Flächenverbrauch, Landschaftszerschneidung und -Verlärmung, verkehrsbedingte Emissionen, Biodiversitätsverluste etc. zu reduzieren. Im Gegenteil: Mit seiner Wachstumsorientierung forciert er diese negativen Entwicklungen sogar noch. Diese Widersprüchlichkeit zeigt sich in vielen Passagen des LEP.

Zudem sind die Ausführungen des LEP überwiegend sehr weitschweifend gehalten, wiederholen sich häufig und vermitteln damit den Eindruck der



Unverbindlichkeit. Die wenigen konkret gefassten und für die weitere Raumplanung eher verbindlichen Aussagen drohen dadurch aus dem Blickfeld zu geraten.

Der NABU empfiehlt der Landesregierung, den LEP erheblich zu straffen. Inhaltlich sollte die Fixierung auf eine quantitative Entwicklung in den Bereichen Tourismus, Fernstraßenbau, Siedlung und Gewerbe zugunsten einer stärker auf Umweltbelange bezogenen Ausrichtung reduziert werden. Vordringlich sollten für die Probleme der verdichteten Bereiche an der Peripherie der Ballungsräume sowie für touristisch übermäßig beanspruchte Bereiche konkrete Lösungsansätze gefunden werden. Zudem sollten Konfliktfelder nicht mit unangebrachtem Euphemismus, sondern realitätsbezogen bearbeitet werden.