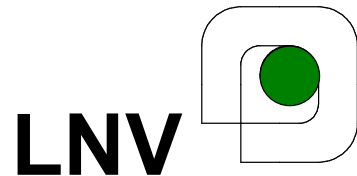


Schleswig-Holsteinischer Landtag □
Umdruck 16/4031

Landesnatschutzverband Schleswig-Holstein e.V.
Burgstraße 4
D-24103 Kiel



nach § 60 Landesnaturschutzgesetz anerkannter Zusammenschluss von Naturschutzverbänden in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Innen- und Rechtsausschuss
Herrn Vorsitzenden Werner Kalinka, MdL
Frau Dörte Schönfelder
Landeshaus
24105 Kiel

Tel.: 0431-93027
Fax 0431-92047
eMail: LNV-SH@t-online.de
Internet : www.LNV-SH.de
HSH Nordbank
BLZ : 210 500 00
Konto: 00 530 528 50
Registergericht: Kiel - VR 2503
2. März 2009

**Anhörung des Innen- und Rechtsausschusses zum
Entwurf eines Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2009 und weiterer
Vorlagen**

Sehr geehrter Herr Kalinka,
Sehr geehrte Frau Schönfelder,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein 2009.

Der LNV begrüßt zunächst die Absicht der Landesregierung - vertreten durch das Innenministerium - den Landesraumordnungsplan aus dem Jahre 1998 an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Mit dem neuen Landesentwicklungsplan (LEP) sollen die Ziele und Grundsätze der Raumordnung bzw. Landesentwicklung bis zum Jahre 2025 festgelegt werden. Parallel zum Entwurf des neuen LEP, der auch diverse Aussagen zum Umwelt- und Naturschutz bzw. zum Ressourcenschutz und zur Ressourcenentwicklung enthält, wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, deren Ergebnisse in einem Entwurf zum Umweltbericht dokumentiert sind.

Die neuen bzw. vertiefenden Aussagen zum Umwelt- und Naturschutz bzw. zum Ressourcenschutz und zur Ressourcenentwicklung sowie die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zum neuen LEP werden vom LNV im Grundsatz positiv gesehen.

Dennoch gibt es eine Reihe von Themenkomplexen bzw. Aussagen, die aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes vom LNV sehr kritisch betrachtet werden. Dazu gehören in

erster Linie die geplanten Großprojekte anderer Planungsträger in Schleswig-Holstein, die nachrichtlich in den Entwurf zum neuen LEP übernommen worden sind, wie z. B.

- der Ausbau der Unterelbe für die Containerschifffahrt,
- der Weiterbau der BAB A 20, der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals,
- die feste Fehmarn-Belt-Querung,
- die Kabelverbindungen durch den Nationalpark Wattenmeer zur Einspeisung von Strom aus Offshore-Windkraftanlagen etc.

Sie werden vom LNV weiterhin kritisch gesehen bzw. abgelehnt, da ihnen neben der ökologischen gravierenden Auswirkungen die planungsrechtlichen Bedarfsnotwendigkeiten fehlen.

Auch die von der Landesregierung vorgelegten Änderungen (Drucksache 16/4000) werden ergeben keine Änderungen in der umweltpolitischen und naturschutzfachlichen Einschätzung zum LEP. Die Erhöhung der Kontingente zur Wohnungsbauentwicklung in den Ordnungsräumen von 13 % auf 15 % und in den ländlichen Räumen von 8 % auf 10 % sowie die Verschiebung des Stichtages für die Anrechnung von Wohneinheiten vom 31. Dezember 2006 auf den 31. Dezember 2009 ist ein falsches Signal im Bemühen, die biologische Vielfalt im Lande langfristig zu sichern und den Flächen- und Ressourcenverbrauch nachhaltig zu reduzieren.

Darüber hinaus gibt es noch weitere Aussagen im Entwurf zum neuen LEP, die aus Sicht des LNV für den Umwelt- und Naturschutz negative Aspekte enthalten bzw. mit Aussagen zum Ressourcenschutz und zur Ressourcenentwicklung kollidieren.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Themenkomplexe:

1. Rechtliche Aspekte

Der LEP soll den Raumordnungsplan von 2008 ersetzen und Basis für die Fortschreibung der Regionalpläne bis zum Jahr 2025 sein. Rechtliche Grundlage ist neben dem Raumordnungsgesetz das Landesplanungsgesetz, worauf in Abschnitt 2 eingegangen wird. Grundsätzlich ist dabei zu kritisieren, dass die planungssystematisch gebotene Abfolge von Fachplanungen und der übergeordneten zusammenfassenden Planung (§ 1 (1) 1. LaPlaG) in bezug auf die vorab erforderliche Landschaftsplanung nicht eingehalten wird. Auch wenn seit der Novelle des LNatSchG 2007 keine mindestens parallele Fortschreibung des Landschaftsprogramms geboten ist, halten wir es für unabdingbar, dass die naturräumliche Situationsbeschreibung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen und Ressourcen, worauf letztlich jede Planung unweigerlich aufbauen muss, als Planungsgrundlage für den LEP vorliegt. Da bspw. in der Konkretisierung der touristischen Entwicklung des Landes auf die Regionalplanung verwiesen wird, ist eine fundierte und qualifizierte Datengrundlage zu den ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten dringend notwendig, um mögliches Konfliktpotentiale für die Projektebe-

ne frühzeitig zu erkennen.

Das bestehende Landschaftsprogramm von 1999 ist hierfür nicht mehr geeignet, zumal dessen Datengrundlage von 1997 bzw. früher stammt, so dass diese veraltet ist. Wir fordern daher nachdrücklich, die Neufassung des LEP auszusetzen, bis das neue Landschaftsprogramm des Landes Schleswig-Holstein verbindlich aufgestellt ist.

2. Schleswig-Holstein in Europa

Die Darstellung Schleswig-Holstein in Europa ist unvollständig, da die naturschutzrelevanten Verflechtungen keine ausreichende Berücksichtigung finden. Die lediglich auf die wirtschaftliche Entwicklung ausgerichtete Stellung, Stärkung und Ausrichtung wird der herausragenden Bedeutung nicht gerecht, die Schleswig-Holstein für bestimmte Lebensgrundlagen hat. Neben den wirtschaftlichen Zusammenhängen müssen auch die weltweit Verantwortung des Landes für den Vogelzug herausgestellt und werden.

3. Landesentwicklungsachsen

Im Entwurf zum LEP sind hauptsächlich entlang der Bundesautobahnen so genannte Landesentwicklungsachsen ausgewiesen, in denen z. B. an Autobahnanschlussstellen bzw. Autobahnkreuzen verkehrsentensive Gewerbegebiete entwickelt werden können. Abgesehen von der Tatsache, dass diese neuen Gewerbegebiete an keine Siedlungen angebunden sind und isoliert in der Landschaft liegen, wird dadurch zusätzlicher Verkehr initiiert. Zwangsläufig wird es sich dabei im Wesentlichen um Kraftfahrzeugverkehr handeln. Damit wird die große Chance vertan, die angestrebte Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene bzw. das Wasser zu realisieren.

Die zukünftige Gewerbeentwicklung sollte landesplanerisch an die Möglichkeit der Anbindung an die Bahn gekoppelt werden.

4. Unzerschnittene verkehrsarme Räume

Die im LEP vorgesehene Entwicklungsachsen in Ost-West-Richtung sind zudem kritisch zu sehen, da sie der Zerschneidung der Landschaft und bisher unzerschnittener Lebensräume Vorschub leisten. Die zu diesem Thema lediglich im Umweltbericht bei der Bewertung von Auswirkungen der A20 Äußerung, dass die *“die marginal zerschnittenen Resträume nur geringfügig kleiner werden und immer über den vorgegeben Größen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) verbleiben”* ist eine Verharmlosung und fachlich nicht haltbare Einstufung. Die A20 wird eine unüberwindliche Barriere für Flora und Fauna werden, die zu genetischer Isolation und Verinselung führen wird. Da auch das nachgeordnete Netz weiter verdichtet wird und mit dem Ausbau der B404, der A7 und A23 weitere Ausbreitungs- und Wanderbarrieren für

nahezu alle Tierarten entstehen, werden die "Resträume" noch kleiner. Die Erheblichkeitsschwelle ist also durch die geplante Trasse der A20 bereits massiv überschritten und die unzerschnitten Räume erheblich reduziert.

Angesichts des zunehmenden Artenschwundes, des rasanten Lebensraumverlustes durch Flächenverbrauch und Zersiedelung sowie der Verlärmung und Schadstoffbelastung ist diese Flächenkategorie unbedingt in den LEP aufzunehmen. Anhand der vom Bundesamt für Naturschutz bezeichneten unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZV-Räume), die größer als 100 km² sind und keine Straßen enthalten, die von mehr als 1000 KfZ in 24 Std. befahren werden, sind derartige Räume als Pendant zu den Verdichtungsräumen im LEP textlich und kartografisch auszuweisen.

Die Erhaltung weitgehend unzerschnittener verkehrsarmer Räume - und hier sind auch die land- und forstwirtschaftlich genutzten Räume mit im Blickfeld des Naturschutzes - ist zudem eine wichtige Ergänzung der Biotopverbundplanung, um überhaupt eine zielführende Vernetzung von Lebensräumen von vorneherein zu ermöglichen. Schließlich sind im Tourismus-, Gesundheitsland Schleswig-Holstein Räume mit geringer Lärm- und Schadstoffbelastung auch von wirtschaftlicher Bedeutung.

5. Wohnungsversorgung

Aufgrund der demografischen Entwicklung wird mit einer Abnahme des Bedarfs zur Wohnungsversorgung gerechnet. Die angestrebte Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für die Siedlungsentwicklung allein aus dieser Tatsache heraus anzunehmen, ist mehr als fahrlässig. Vielmehr gilt es, durch kompaktere Formen der Siedlungsentwicklung (weg vom freistehenden Einfamilienhaus) die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren.

6. Flächenvorsorge für Gewerbe und Dienstleistungen

Auch in diesem Kapitel wird auf die Möglichkeit hingewiesen, entlang der so genannten Landesentwicklungsachsen neue Gewerbegebiete auszuweisen. Insofern wird auf die Ausführungen zur Ziffer 3 verwiesen.

7. Verkehr

Die Ausführungen zu diesem Kapitel sprechen eindeutig dafür, dass der Kraftfahrzeugverkehr deutlich gegenüber anderen Verkehrsträgern, die weniger Umwelt belastend sind, bevorzugt wird. So werden konkret diverse Straßenbauvorhaben beschrieben, die in der Zukunft realisiert werden sollen. Eine Verlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird damit immer unwahrscheinlicher. Gegenüber den geplanten Straßenbauprojekten nimmt der Ausbau des Schienenverkehrs und der Wasserstraßen nur eine geringe

Dimension ein. Dies ist zu ändern.

Die Ansicht, dass als Klimaschutzmaßnahme eine Verflüssigung des Autoverkehrs ausreichend sei, kann von uns nicht geteilt werden. Anzustreben ist, eine Zunahme des Straßenverkehrs abzuwenden, indem überflüssige Fahrten vermieden und keine weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung der Straßeninfrastruktur ergriffen werden. Das Mittel der Geschwindigkeitsbegrenzung gehört ebenso zu einer Möglichkeit der CO₂-Reduzierung, die in Schleswig-Holstein noch nicht ausgeschöpft worden ist.

Alle hier genannten Straßenbauprojekte, die der Erschließung von Bereichen, Gebieten oder Teilräumen sowie zur Entlastung von Verdichtungsräumen dienen sollen, müssten einer Prüfung auf deren Notwendigkeit unterzogen werden.

Wir teilen im Übrigen nicht die Einschätzung, dass erhebliche Verkehrszuwächse zu erwarten sind. Bereits heute zeigen Vergleiche von Verkehrszählungen im Lande von 2005 und 2000, dass die Verkehrsmengen stagnieren und teilweise sogar rückläufig sind.

Die vom Innenministerium in der Drucksache 16/4000 vorgesehene Entwicklungsachsen A20 und A21 werden von uns abgelehnt, da auch hier eine massive Netzverdichtung in den Zwischenräumen der Achsen stattfinden wird.

Die von der IHK als Zentralachse zur Anbindung der festen Fehmarnbelt-Querung wird von uns entschieden abgelehnt, da sie eine weitere Zerschneidung des Landes darstellt.

Dies gilt auch für die nun als „Ziel“ formulierte feste Fehmarnbelt-Querung, für die es bisher keinen Bedarf gibt und in der von der Bundes- und Landesregierung vorgesehenen Form des Staatsvertrages rechtlich fragwürdig ist. Die Querung ist bei einer Beibehaltung der Zielformulierung in jedem Fall als Eisenbahnachse entsprechend den TEN Richtlinien nach EU-Recht darzustellen.

Da der Schienenverkehr aus verschiedenen Gründen zukünftig wieder eine stärkere Rolle als Verkehrsträger spielen soll, darf sich das Land seiner bestehenden Optionen für eine Aktivierung vorhandener Trasse nicht berauben. Der LEP sollte daher eine Sicherung aller nicht mehr in Betrieb befindlichen Strecken und Trassen im Lande vornehmen. Sie sind von anderweitigen Nutzungen, einem Um-/Abbau oder Umwidmungen freizuhalten.

Da das Flugzeug zu den umweltschädlichsten Verkehrsträgern gehört, sollte der Luftverkehr nicht gefördert werden. Innerdeutsche Flüge sind durch die Bahn zu ersetzen. Der für den Flughafen Lübeck-Blankensee angestrebte Low-Cost-Betrieb kann problemlos vom Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel abgewickelt werden. Blankensee weist im Üb-

rigen keine ansteigende Entwicklung auf. Die Fahrgastzahlen sind rückläufig und durch den angekündigten Rückzug des Hauptanteilseigner Infratil ist ein Betrieb des Flughafens ab Oktober 2009 grundlegend in Frage gestellt.

Dem Verkehrslandeplatz Kiel kommt nicht die behauptete hohe Bedeutung zu. Einem Ausbau wurde bereits eine Absage erteilt. Stattdessen sollte das Areal als städtebauliche hochwertige Siedlungsoption genutzt werden.

8. Energieversorgung

Nach den Aussagen im Entwurf zum neuen LEP ist eine Ausweitung der Eignungsflächen für die Windenergie (Onshore) möglich, die mit Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und die Vogelwelt sowie für Fledermäuse einhergehen wird. Diese Ausweitung wird vom LNV abgelehnt. Bezüglich des geplanten Repowering wird weiterhin die Chance vertan, konfliktträchtige Standorte von Windenergieparks (z. B. auf Fehmarn bzw. entlang der Westküste) komplett aufzulösen. Diese sind zwar die windhöufigsten Standorte in Schleswig-Holstein, sie haben aber für den internationalen Vogelzug eine so herausragende Bedeutung, dass die Errichtung von Windparks in diesen Bereichen als schlimmste Fehlentwicklung der vergangenen Jahrzehnte angesehen werden muss. Bezüglich des Einsatzes von regenerativer Energie wird vom LNV bemängelt, dass im Entwurf zum neuen LEP auf eine Steuerung aus landesplanerischer Sicht weitgehend verzichtet wird. Der Bau von Biogasanlagen in den letzten Jahren wird vom LNV in den meisten Fällen als Fehlentwicklung betrachtet, da hierdurch der Umbruch von Grünland zu Ackerland, die Ausweitung des Maisanbaues und die Verbrennung von Getreide gefördert wurden. Es ist bedauerlich, dass kaum Anlagen realisiert worden sind, die aus mehreren regenerativen Energiequellen beschickt werden können, wie z. B. Stroh und Knickholz und Klärschlamm.

Die Darstellung der Netzanbindung der Offshore-Windparks (S. 94 f) wird von uns nicht geteilt. Die Absicht der Landesregierung eine Bündelung der Netzanbindung vorzunehmen wird von uns zwar begrüßt. Es ist jedoch nicht akzeptabel, die raumordnerische Vorgabe, wo die Kabeltrassen geführt werden sollen, von der *„Antragssituation“* abhängig zu machen. Die Trassenführung durch den Nationalpark Wattenmeer ist äußerst problematisch, da damit erhebliche Eingriffe durch die Verlegung und den Betrieb in einem weltweit einmaligen und hochsensiblen Naturgebiet verbunden sind. Wir fordern daher, dass lediglich eine Trasse als Vorgabe in den LEP aufgenommen wird. Die in Abb. 12 dargestellte beantragte Trasse über Sylt ist zu streichen. Als weitere Änderung ist in der Zielsetzung die Netzanbindung über die *„Büsum-Trasse“* ausdrücklich auf die 1. Ausbaustufe (*„Pilotphase“*) zu beschränken.

Zur Klarstellung ist darzustellen, dass die Landesregierung nicht nur eine räumliche Bündelung der Netzanbindung vorgibt, sondern auch eine Windpark übergreifende Bün-

delung der Stromkabel fordert.

9. Tourismus und Erholung

Im Entwurf zum neuen LEP wird ein Ausbau des Tourismus' in Schleswig-Holstein befürwortet, der zwangsläufig mit Beeinträchtigungen von Umwelt und Natur einhergehen wird. Der LNV bedauert diesen Ausbau und vermisst eine deutliche Aussage zu einem sanften, naturverträglichen Tourismus bzw. Fremdenverkehr.

10. Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Im Entwurf zum neuen LEP wird von einem Erhalt bzw. einer Entwicklung sowohl der konventionellen als auch der ökologischen Landwirtschaft ausgegangen. Die bisherige Entwicklung der konventionellen Landwirtschaft hat in vielen Bereichen quasi industriellen Charakter angenommen, bei dem sich die Beeinträchtigungen von Umwelt und Natur eher verstärkt haben. Der LNV vermisst eine stärkere Förderung der ökologischen Landwirtschaft bzw. entsprechende Aussagen hierzu.

11. Leitbild Ressourcenschutz und Ressourcenentwicklung

- Die eingegangene Verpflichtung Deutschlands zum Erhalt der Biodiversität wird über die formulierten Ziele nicht abgedeckt. *“Artenvielfalt an Tieren, Pflanzen und Lebensgemeinschaften”* erfasst z.B. nicht deren genetische Vielfalt.
Die Landesregierung muss sich auch in der Raumordnung und –Planung ausdrücklich zu den internationalen Verpflichtungen im Naturschutz bekennen und in die eigenen Zielsetzungen aufnehmen.
Wir regen an, den Begriff *“Artenvielfalt”* durch *“biologische Vielfalt”* oder *“biologische Diversität”* zu ersetzen.
- Die Einschränkungen zur Bewahrung nur der *“herausragenden”* Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Natur- und Kulturlandschaft ist nicht akzeptabel und mit dem Staatsziel des Landes zum Schutz der natürlichen Grundlagen des Lebens nicht vereinbar. Das Attribut *“herausragend”* ist zu streichen.
- Der uneingeschränkte Flächenverbrauch und die damit verbundene Isolation von Lebensräumen für viele Pflanzen und Tiere werden als eine der schwerwiegendsten Hauptursachen für das Aussterben von Arten und den Verlust von Biodiversität angesehen. Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie aus dem Jahr 2002 und der im November 2007 vorgelegten nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt hat sich die Bundesregierung zur Reduzierung des Flächenverbrauchs bis zum Jahr 2020 auf 30 ha pro Tag bekannt. Nachdem der Flächenverbrauch von 129 ha im Jahr 2000 auf 93 ha im Jahr 2003 gesunken war, ist er nach aktuellen Zahlen wieder auf ca. 120 ha gestiegen. Diese Zielsetzung des Bundes, die nur mit den

Ländern gemeinsam erreichbar ist, ist daher in den Absichtskatalog der Raumplanung als konkrete Zielvorgabe aufzunehmen.

- Für die Mitverantwortung und den entsprechenden Beitrag Schleswig-Holsteins zur Begrenzung des weltweiten Klimawandels ist die Formulierung *“einen Beitrag... leisten”* zu vage und zu unverbindlich. Entsprechend des im Januar 2008 von der Landesregierung vorgestellten Aktionsplans Klimaschutz und seiner Maßnahmenblätter, wonach das Land die Vorgabe von 40% CO₂ Minderung in der Energie- und Klimaschutzstrategie der Bundesregierung *“nachhaltig unterstützen möchte”*, ist dieses Ziel in den LEP aufzunehmen.
- Das bereits feststellbare und das zukünftig nicht mehr vermeidbare Maß des Klimawandels erfordert auch im Bereich des Natur- und Umweltschutzes Maßnahmen zu treffen, die eine natürliche Anpassung der Tier- und Pflanzenwelt an die sich ändernden Bedingungen erlauben.

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

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

Wildbrücken, der Umbau von Talbrücken und die Einrichtung von Tunneln sowie die Umgestaltung von Querung, bspw. von wenig genutzten Brücken für die landwirtschaftlichen Verkehre, die multifunktional mit einem Grünstreifen versehen werden können.

⇒ Als Zielvorgabe ist ein Landesaktionsplan für die Wiedervernetzung aufzustellen.

12. Vorranggebiete für den Naturschutz

Hauptkriterium für die Ausweisung von Vorranggebieten für den Naturschutz muss die Einrichtung und Sicherung eines biologisch multifunktional vernetzten Schutzgebietssystems sein. Die im LEP eingesetzten Kriterien für die Ausweisung als Vorranggebiete für den Naturschutz führen jedoch zu keinem funktionsfähigen und gesicherten Biotopverbundnetz, sondern lediglich zu einem Flickenteppich weitgehend isolierter Schutzgebiete. So wird die Beschränkung, nur geschützte Flächen nach §25 LNatSchG ab 20ha Größe als Vorranggebiete auszuweisen, der besonderen Bedeutung dieser Flächen nicht gerecht und ist naturschutzfachlich nicht zu begründen.

Auch der Ausschluss von gesetzlich geschützten Gebieten unter 20 ha Größe von der Aufnahme in die Vorranggebiete für den Naturschutz ist fachlich nicht begründbar und naturschutz politisch überholt. Die Formulierung "über 20 Hektar" ist zu streichen, da sie als Vernetzungselemente für das landesweite Biotopverbundsystem, z. B. mit Trittsteinfunktion oder als Kerngebiete für notwendige Erweiterungen, unverzichtbar sind.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, dass in den Regionalplänen alle geschützten Flächen aufgenommen und zumindest ab 5 ha Größe dargestellt werden.

Es ist weiterhin nicht sachgerecht, eine Einschränkung der europäischen Schutzgebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete) des ökologischen kohärenten Netzes NATURA2000 vorzunehmen und deren "Vorrangigkeit für den Naturschutz" von einem definierten Anteil an gesetzlich geschützten Biotopen abhängig zu machen. Abgesehen davon, dass mit NATURA2000 des europäische Naturerbe vor weiterer Zerstörung für kommende Generationen gesichert werden soll und auch eine gegenüber der nationalen Schutzvorschriften andere rechtliche Stellung einnimmt, sind Schutzregime nur bedingt mit den landesrechtlichen Biotopschutz gleich zu setzen. Die gesetzlich geschützten Biotope erfassen gerade nicht die zu schützenden europäischen Arten der FFH-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie und nur teilweise deren Lebensraumtypen. Aufgrund des Stellenwertes und der Verantwortung der dem Netz NATURA2000 zukommt sind daher alle Gebiete und solche die sich dafür eignen, aber bisher nicht ausgewiesen wurden, als Vorranggebiete für den Naturschutz auszuweisen.

Wir halten es für sinnvoll und für die planerischen Handhabung hilfreich, wenn neben

dem Nationalpark auch die übrigen Vorranggebiete in der Karte dargestellt werden.

In den LEP ist eine Liste der vordringlich zu entwickelnden und zu sichernden Biotopverbundachsen als Ziele der Raumordnung einzustellen. Nach vorläufiger Einschätzung sind hier vor allem die überregionalen Verbundachsen für Feucht- und Trockenlebensräume mit Nord-Süd-Ausrichtung aufzuführen. Die konkrete Nennung der vordringlichen zu entwickelnden Verbundachsen entspricht dann auch der Aufführung der vordringlichen Netzergänzungen und Qualitätsverbesserungen im Kapitel Verkehr des LEP.

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

Wir fordern daher, die vorhandene Kompensationsflächen unabhängig von ihrem derzeitigen Entwicklungsstand grundsätzlich als Vorranggebiete für den Naturschutz auszuweisen. Ausnahmen können für biologisch isolierte Flächen von geringer Größe erfolgen.

13. Vorbehaltsräume und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft

In der Hauptkarte des LEP sind Vorbehaltsräume für Natur und Landschaft dargestellt, die in ihrer Gesamtheit den Eindruck eines großen Anteils an der Landesfläche für *„ganzheitliche Schutzansätze sowie zur Entwicklung großflächiger naturbetonter Landschaftsbestandteile“* erwecken. In den Regionalplänen schrumpfen und zersplittern diese Räume jedoch aufgrund der vorgegebenen restriktiven Einbeziehungskriterien zu weit kleineren Vorbehaltsgebieten. Zwar *können* die Festsetzungen in den Regionalplänen auch Flächen umfassen, die im LEP-E nicht als Vorbehaltsräume dargestellt sind, doch ist es aufgrund der *„kann“*-Bestimmung fraglich, ob im Sinne der Biotopvernetzung davon Gebrauch gemacht wird.

Wir halten es daher für geboten, dass für die Erreichung der für Vorbehaltsräume und –gebiete formulierten Ziele und Aufgaben die Ausrichtung der Gebietsauswahl an die räumlich-funktionalen biologischen Gegebenheiten und Entwicklungserfordernisse fest gemacht wird.

Während die Ausweisung der Vorranggebiete sich an der Erhaltung aller geschützten Naturlebensräume sowie der Vernetzung aller bedeutenden Gebiete (als *„Grundnetz“*) im Lande orientieren muss und bis zur kommunalen Planungsebene hin abzusichern ist,

muss die Festsetzung der Vorbehaltsräume bzw. –gebiete darauf zielen, ergänzende Flächen- und Netzentwicklungen, Abpufferungen von Vorrangflächen und Sonderentwicklungen zu ermöglichen. Insbesondere sollten die Vorbehaltsräume auch Suchgebiete für kommunale Kompensationsflächen und –maßnahmen vorgeben, soweit diese nicht als Vorranggebiete benötigt werden.

14. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

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

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

Wir halten für erforderlich, dass regionale Grünzüge auch innerhalb ausgewiesener Siedlungsachsen ausgewiesen werden können, wenn sich diese mit ökologisch und/oder für die Naherholung bedeutenden Flächen - wie z. B. Bachläufe, Niederungsflächen oder Wälder – überschneiden.

Bei der Kreuzung mit Verkehrsbauten und in der Siedlungsplanung ist der Erhalt der bio-ökologischen Durchlässigkeit (Vernetzung) zu gewährleisten.

15. Binnenhochwasserschutz

Die natürliche Wasserrückhaltung intensiv landwirtschaftlich genutzter Niederungsflächen ist aufgrund der umfassenden Drainage- und Grabensystemen erheblich herabgesetzt. Im Hinblick auf sich verstärkende Hochwasserereignisse, die infolge des Klimawandels zu erwarten sind, muss der Rückbau von Drainagen und Gräben insbesondere in fließgewässernahen Niederungsgebieten (Talauen, Niedermoore) in die Maßnahmen zum Hochwasserschutz einbezogen werden. Die Wiedervernässung trocken gelegter Niedermoorflächen mit Nutzungsextensivierung dient zugleich dem Gewässerschutz nach der Wasserrahmenrichtlinie als auch der Wiederentwicklung der biologischen Vielfalt. Da aus den entwässerten Niedermoores in Schleswig-Holstein rund 6 % der CO₂-Emissionen kommen ist die Wiedervernässung der in verbliebenen Moorflächen zudem ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

Die Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz darf nicht nur auf die Sicherung und Schaffung von Überschwemmungsflächen ausgerichtet werden. Sie muss ausdrücklich auch die Wiederherstellung der natürlichen Boden-Wasserspeicherfähigkeit bzw. –Wasserrückhaltung über den Rückbau künstlicher Entwässerungen in Talauen und Mooren innerhalb und außerhalb von Überschwemmungsflächen einbeziehen.

16. Umweltbericht

Einige unserer o.g. kritischen Anmerkungen zur Umweltproblematik der LEP Zielsetzungen werden zwar im Entwurf zum Umweltbericht behandelt, indem auf zu erwartende negative Beeinträchtigungen der Schutzgüter hingewiesen wird. Zu beanstanden ist jedoch, dass mögliche Alternativen entweder gar nicht entwickelt oder aber verworfen werden. Damit wird aus Sicht des LNV die Chance vertan, das Land Schleswig-Holstein in der Bundesrepublik wieder zu einem Vorreiter bezüglich des Umwelt- und Naturschutzes zu machen.

Der LNV würde es begrüßen, wenn die o. g. Anmerkungen einen entsprechenden Niederschlag in einer Überarbeitung des Entwurfs zur endgültigen Planfassung finden würden.

Für Rückfragen und weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Michael Ott