



## Entwurf der Stellungnahme des Kreises zu dem Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans II des Landes Schleswig-Holstein

<b>VO/2023/291</b>  öffentlich  <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	<b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b>  Datum: 06.09.2023  Ansprechpartner/in: Thomas Voerste  Bearbeiter/in: Kristin Opalla

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
13.09.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

### **Begründung der Nichtöffentlichkeit**

#### **Sachverhalt**

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde wird eine Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II abgeben. Hierfür hat am 05.09.2023 vorab ein Workshop stattgefunden, in dem Vertreterinnen und Vertreter der Kreispolitik ihre Meinungen und Anregungen zu dem ersten Entwurf der Stellungnahme der Kreisverwaltung abgeben konnten. Diese werden in die Stellungnahme des Kreises eingearbeitet. Derzeit werden die geplanten Bauleitplanungen mit dem Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II durch die Regionalentwicklung abgeglichen und geprüft, weshalb bisher konkrete Ergebnisse noch nicht vorliegen. Aufgrund des von der Landesplanung eng gesetzten Zeitplanes wird der Entwurf bereits jetzt als Diskussionsgrundlage vorgestellt.

#### **Relevanz für den Klimaschutz**

Nicht direkt.

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Keine.

**Anlage/n:**

1	Stellungnahme zur Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II
---	--



## Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat

Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität

05.09.2023

### Stellungnahmen zur Neuaufstellung des Regionalplans (Planungsraum II)

#### Regionalentwicklung:

##### Wohnungsbauentwicklung:

Grundsätzlich wird den Aussagen zugestimmt, jedoch wäre eine konkretere Bedarfsermittlung wünschenswert, welche die Problematik der Nachfrage des tatsächlichen örtlichen Bedarfs darlegt und somit den demografischen Wandel noch deutlicher veranschaulicht. Auch der wohnbauliche Druck von Kiel und eventuell auch von Hamburg sollte einfließen.

Es wird derzeit geprüft, ob eventuell Konkurrenzverhältnisse zwischen schon geplanten Baugebieten und dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II bestehen. Anregungen von Gemeinden werden besprochen und geprüft.

##### 2.7 Tourismus und Erholung:

Es wird derzeit geprüft, inwiefern die Erweiterung der Tourismusangebote mit den örtlichen Bedarfen sowie der Nachfrage an Wohnraum im Konflikt stehen. Vorhandene Baugebiete und aktuelle Bauleitplanverfahren werden hierzu überprüft.

##### 3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen:

In dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II wurden sechs überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen ausgewiesen und die Gemeinde Goosefeld hat die Bezeichnung „Gemeinde mit besonderer Gewerbefunktion“ erhalten.

Der Regionalplan ist ab dem in Kraft treten auf einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren ausgelegt, weshalb die Frage gestellt werden sollte, ob Neuausweisungen von Gewerbeflächen notwendig sind. Die Nachfrage an Gewerbeflächen verändert sich aktuell und auch zukünftige Standortfaktoren ändern sich mit der Zeit. Grund dafür sind die gegenwärtigen und zukünftigen Gewerbeflächenentwicklungen, übergeordnete Megatrends (Globalisierung, Digitalisierung, Neue Arbeitswelten, Mobilität und Neo-Ökologie) sowie der anhaltende wirtschaftliche Strukturwandel. Es sollten daher neue Standorte identifiziert, alte Standorte optimiert und die Nutzung an bestehenden und neuen Standorten intensiviert werden.

Der Planungsdialog hatte mit dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEFEK) die gewerbliche Flächensituation analysiert. Das Ziel des GEFEKs war eine gestufte Gewerbeflächenenerhebung und -bewertung, eine Definition von Schwerpunkträumen der regionalen Gewerbe- und Industrieentwicklung, die Profilierung von Standorten für die überregionale gemeinsame Vermarktung, Positionierung der Region im parallelen Prozess der Neuaufstellung des Regionalplans und die Schaffung von Grundlagen für eine regional abgestimmte Entwicklung und Vermarktung gewerblicher Standorte. Um

Empfehlungen zur künftigen Flächenentwicklung und -nutzung geben zu können wurde der Flächenbestand detailliert erfasst. Mit Hilfe gängiger Prognosemethoden wurde ebenso der zu erwartende Gewerbeflächenbedarf ermittelt.

Der im Gewerbeflächenmonitoring (GeMo) ermittelte Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen übersteigt das mittel- und langfristige Gewerbeflächenangebot. Somit besteht Handlungsdruck, Lösungen für den regionalen Gewerbeflächenengpass zu liefern, welche die Anforderungen hinsichtlich einer verkehrlichen Erreichbarkeit, Verfügbarkeit von grüner Energie, sozialer Infrastruktur, städtebaulicher Aspekte, einer effizienten Flächennutzung und räumlicher Integration berücksichtigen.

Es ist absehbar, dass innerhalb von wenigen Jahren in der Region kein ausreichendes Angebot für Gewerbe- und Industrieflächen mehr zur Verfügung steht, selbst wenn die Flächennachfrage erheblich zurückgehen sollte. Dies gilt für den gesamten Planungsraum II, wobei Schwerpunkte der Betrachtung der Ordnungsraum Kiel und die Stadt-Umlandbereiche Rendsburg und Neumünster sind.

Das derzeitige Projekt GEFEK 2.0 des Planungsdialoges geht auf diese Problemlage ein. Die Ergebnisse der Untersuchung werden derzeit erarbeitet und sollen im Laufe der nächsten Beteiligungsrunde der Neuaufstellungen der Regionalpläne mit in die Stellungnahme des Kreises Rendsburg-Eckernförde einfließen.

### **Untere Naturschutzbehörde:**

Neben den Aussagen zu den Themen der Landnutzung, der Infrastruktur, des Verkehrs, der Wohnnutzung sowie der Daseinsvorsorge bezieht sich der Entwurf zur Aufstellung des Regionalplans u.a. auf die Angaben zum Umwelt- und Naturschutz des Landschaftsrahmenplans (LRP) des Planungsraums II (2020). Bei der Aufstellung des LRP hat die Untere Naturschutzbehörde ausführlich Stellung genommen. Es werden daher nur die über den LRP hinaus gehenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Anregungen oder Bedenken Gegenstand der folgenden Stellungnahme sein:

Im Regionalplan sind im Kontext der regionalen Freiraumstruktur „Vorranggebiete für den Naturschutz“ dargestellt. (Lt. RP- Schutz der Natur in ihrer Gesamtheit oder in einzelnen Teilen hat Vorrang vor allen anderen Nutzungen, soweit die fachgesetzlichen Vorschriften keine Ausnahmen gestatten.) Davon erfasst sind lt. Entwurf des RPs die Moore des Eider-Sorge Gebietes sowie weitere großräumige Niederungslandschaften. Aktuell werden Nutzungsänderungen im Außenbereich, wie etwa die Freiflächenphotovoltaik in den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten des Naturschutzes verstärkt angefragt. Es ist zweckmäßig, diesen Konflikt im RP zu benennen.

Die „regionalen Grünzüge“ sind für den gesamten Raum der Ostseeküste vorgesehen. Diese sind im Kreis RD-Eck relativ deckungsgleich mit den vorhandenen Landschaftsschutzgebieten. Wenn dennoch mehr als die Hälfte des Plangebietes der Erholung und dem Tourismus gewidmet werden sollen, sind Konflikte nicht auszuschließen. Als Beispiel sind die zunehmenden, z.T. in Art und Umfang intensiven Sondernutzungen (Wassersport, Hundestrand oder Veranstaltungen) am Meeresstrand anzuführen. Diese stehen im Widerspruch zum Schutz des Meeresstrandes sowie dem Biotop- und Artenschutz. Eine grundsätzliche FFH- Verträglichkeit für die vorgesehenen Erholungsschwerpunkte kann nicht bestätigt werden.

Die Vorschläge für die Erholung in den Umgebungsbereichen der Städte enthalten konkrete Angaben z.B. den Ausbau eines Wanderweges. Sofern die Biotope Schilfröhricht

und Erlenbruch betroffen sind, muss ggfs. eine Verlagerung des Wanderweges in Betracht gezogen werden. Bei weiteren Vorschlägen wie z.B. eine touristische Nutzung, die FFH Gebiete oder Biotope betrifft, kann eine Unvereinbarkeit vorliegen. Es wurden nicht alle z.T. detaillierten Aussagen des Entwurfs auf ihre Vereinbarkeit mit dem Naturschutzrecht hin geprüft, daher können auch weitere Maßnahmen ggfs. im Widerspruch zu den örtlichen Verhältnissen und dem Naturschutzrecht stehen.

Für die Siedlungsgebiete, auch Splittersiedlungen wird ein „Pufferstreifen“ von 250 m (Kap. 2.2.2 Wohnfunktion) vorgesehen. Die Funktion eines Abstandstreifens ist nicht hinreichend bestimmt – soll aber 40% des Plangeltungsbereichs ausmachen - und überschneidet sich insoweit mit dem Schutz des Außenbereichs bzw. ggfs. bau- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die 53 Rohstoffpotentialgebiete des Planungsraums II mit einer Fläche von rd. 11.500 ha liegen im Wesentlichen außerhalb der Vorranggebiete des Naturschutzes bzw. den regionalen Grünzügen. Für die dargestellten Potentialgebiete soll damit eine landschaftsräumliche Verträglichkeit gewährleistet werden, die angesichts der dichten Besiedlung in Teilen des Kreisgebietes für das Landschaftserleben von besonderer Bedeutung ist.

In der Planunterlage „überlagert“ die Darstellung der Hochwasserrisikogebiete mit einem dunkelblauen Raster die Farbgebung der vorhandenen Schutzgebiete. Es müssen redaktionell die (Natur) Schutzgebiete noch erkennbar sein, zumal diese eine erhebliche Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz aufweisen und ggfs. erforderliche Hochwasserschutzmaßnahmen einer besonderen Feinsteuerung bedürfen.

Die Biodiversitätsstrategie und die Förderung des Artenschutzes ist über die einzelnen genannten Tierarten hinaus, textlich ergänzend zu erwähnen, da Konflikte mit den sonstigen Landnutzungsansprüchen nicht ausgeschlossen sind.

Für Naturschutzgebiete sowie größere Biotope, großflächige Komplexe von Ökokonten und Ausgleichsflächen bzw. durch Ersatzgelder geförderte Maßnahmen ist ein Vorrang für eine natürliche Entwicklung – frei von Festsetzungen bzw. Überlagerungen durch sonstige regionalplanerische Ziele - einzuräumen. Durch die Entwicklung der dem Naturschutz gewidmeten, arrondierten Flächen wird der Moorschutz und das Biotopverbundsystem wesentlich unterstützt.

## **ÖPNV:**

### **Kapitel 4.2 – Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr**

#### **B zu 2-4, fünfter Spiegelstrich, S. 79**

Eine konkret-verbindlichere Festlegung zur Weiterentwicklung der SPNV-Achsen von Kiel Richtung Eckernförde, Rendsburg, Plön und Schönberg zu einem regionalen S-Bahn-System mit zusätzlichen Haltepunkten wäre wünschenswert. Die Weiterentwicklung zu einem S-Bahn-System ist für die Region von großer Bedeutung, da im derzeitigen System aus Bahn- und Busverbindungen von und nach Kiel Kapazitätsgrenzen bestehen, die einen signifikanten Zugewinn an weiteren Fahrgästen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr begrenzen. Um die Mobilitätsziele erreichen zu können,

ist eine Weiterentwicklung hin zu einem regionalen S-Bahn-System konkret zu verfolgen.

### **B zu 2-4, letzter Spiegelstrich, S. 80**

Es ist löblich durch eine Reduzierung der Fahrtzeit zwischen dem Oberzentrum Neumünster und dem Mittelzentrum Heide diese beiden Orte enger miteinander zu verdichten und einen durchgängigen Stundentakt auf der Strecke zu realisieren. Die Reduzierung der Fahrzeit darf jedoch nicht durch den Wegfall von Stationen auf der Strecke zu Lasten der ländlichen Gemeinden geschehen. Durch die Anbindung der ländlichen Orte an die Bahnstrecke Neumünster – Heide, besteht eine engere Verdichtung mit dem Oberzentrum Neumünster und dem Mittelzentrum Heide. Des Weiteren wäre weiterhin eine Anbindung an die nähergelegenen zentralen Orte (Untierzentrum, ländlicher Zentralort) gegeben. Außerdem führen Bahnhaltepunkte im ländlichen Raum dazu, einen niedrigschwelligen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Der Wegfall selbiger auf der Strecke Neumünster – Heide würde zum einen den ÖPNV in seiner Gesamtheit in den betroffenen Gemeinden stark schwächen und zum anderen die Nutzung des eigenen Personenkraftwagens stärken und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß erhöhen und fördern.

## **Kapitel 4.3 – Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr**

### **1 G, S.81**

Das Ziel, den ÖPNV in seiner Netzstruktur und Funktions- und Leistungsfähigkeit zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, greift gemessen an den Ansprüchen, die ein moderner leistungsfähiger ÖPNV erfüllen soll, zu kurz. Statt einer wie in der Vergangenheit vorgenommenen Orientierung auf Bedarfe spezifischer Kundengruppen – insbesondere der Schüler – die eine nachfrageorientierte ÖPNV-Planung zur Folge hatte, sollte für eine zielorientierte Verkehrsplanung ein angebotsorientierter und damit agierender Ansatz formuliert werden. Es sollte erklärtes Ziel sein, mittels nutzerzentrierter Angebote Verhaltensweisen zu beeinflussen und so zum Beispiel zur Verlagerung von Verkehr beizutragen.

### **2 G, S. 80**

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde kooperiert mit dem Kreis Schleswig-Flensburg im Förderprojekt „Smile24“. Bei diesem Projekt wird in der Schleiregion ein zusätzliches Mobilitätsangebot zum bestehenden ÖPNV geschaffen. Durch dieses Projekt werden zwischen den Gemeinden Eckernförde, Schleswig und Kappeln u.a. Schnellbuslinien geschaffen. Dies führt zu Verdichtung der Taktung zwischen den Orten. In den Sommermonaten werden sogenannte „Tourismusbahnen“ die Taktverdichtung zwischen den Orten in der Schleiregion erhöhen. Des Weiteren wird durch die Implementierung eines On-Demand-Angebots (7 Tage die Woche, 24 Stunden am Tag) eine Flexibilisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region geschaffen.

### **3 G, S. 80 zweiter und dritter Spiegelstrich**

Busverbindung Eckernförde - Schleswig:

Diese beiden Städte sind jetzt schon durch einen Stundentakt gut aneinander angebunden. Durch die Implementierung des Förderprojektes „Smile24“ wird ein Halbstundentakt entstehen, so dass die gute vorherrschende Verbindung weiter verbessert wird.

Busverbindung Rendsburg – Eckernförde

Die Orte Rendsburg und Eckernförde sind durch die vorherrschende Busverbindung im Stundentakt bereits gut miteinander verbunden. Auch erfüllen die eingesetzten Fahrzeuge die modernsten Standards (u.a. WLAN, USB-Anschluss für den Ladevorgang des Mobiltelefons etc.).

### **B zu 1, 3. Absatz**

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger in der KielRegion erfolgt über die „Regionale Koordinierungsstelle“, nicht „Regionale Kompetenzzentrum“.

Eine Etablierung gemeinsamer Standards für den ÖPNV erfolgt zudem zuallererst im Verkehrsverbund NAH.SH GmbH mit dem gemeinsamen Ziel, verbundweite und nicht nur regionale Standards zu schaffen.

### **B zu 2, letzter Absatz S. 84**

In der beispielhaften Auflistung von gemeinschaftlich organisierten Verkehren als ergänzende Angebote zum sonstigen ÖPNV wird fälschlicherweise auch *remo* hinzugezählt.

*Es sei darauf hingewiesen, dass remo ein sog. On-Demand-Verkehr ist, der ähnlich wie ein Rufbus, nur auf Basis einer App und virtuellen Haltestellen, funktioniert und – da er Teil des ÖPNV ist – allein vom Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV organisiert wird und ein Angebotsbaustein im Stadtverkehr des Wirtschaftsraumes Rendsburg darstellt, der als ergänzendes Dienstleistungsangebot des ÖPNV voll in diesen integriert ist. Der On-Demand-Verkehr ist zudem im Angebotsmix des ÖPNV insbesondere auch für dessen zukünftige Entwicklung im ländlichen Raum, wo er bedarfsgerecht neben dem klassischen Linienverkehr eingesetzt werden kann, ein wichtiger Baustein.*

Im Rahmen des Förderprojekts SMILE24 wird daher auch in der gesamten Schlei-Region ein aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot aus Expressbuslinien und On-Demand-Verkehren durch die Aufgabenträger geschaffen. Für die weitere Entwicklung des ÖPNV wird erwartet, dass ein mit vielfältigen flexiblen Angeboten (On-Demand-Verkehre, Rufbusse, ALT) ergänzter ÖPNV eine bessere Erreichbarkeit und daher weiter an Attraktivität gewinnen kann.

Die weiter aufgeführten gemeinschaftlich organisierte Verkehre und Angebote wie Bürgerbusse und Mitfahrbänke können zwar ergänzende Angebote zum ÖPNV darstellen, sind aber ob ihrer i.d.R. ehrenamtlichen Organisationsform weder planbar, noch in ihrer Bedeutung hinsichtlich der Nachfrage eine Alternative zum ÖPNV.

### **Anregungen aus der Kreispolitik:**

### Tourismus und Erholung:

Die Grundsätze des Punktes Tourismus und Erholung werden in der Begründung des Entwurfes des Regionalplans für den Planungsraum II näher erläutert. Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung werden auf der Grundlage von angebots- und nachfrageorientierten Kriterien festgelegt, jedoch ist es wichtig, dass auch die Bedarfe an ÖPNV und SPNV gedeckt und erweitert werden.

### Radverkehrskonzept des Kreises:

Es soll überprüft werden, ob die Radwege bzw. die Premiumrouten des Radverkehrskonzepts des Kreises in dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II beachtet wurden oder es eventuell Konflikte gibt, die in der Stellungnahme thematisiert werden müssen.

### Erneuerbare Energien:

Die Themen Windenergie an Land sowie Photovoltaik werden nicht in den Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II behandelt. Dennoch werden die Vorranggebiete für Windenergie und Repowering (gemäß Teilaufstellung vom 31.12.2020) auf der Karte dargestellt. Photovoltaikanlagen werden nicht in dem Entwurf angezeigt. Da Photovoltaikanlagen in angrenzenden Bereichen zu den Vorranggebieten für Windenergie errichtet werden können und auch schon wurden, kann der Karte des Entwurfes somit nicht entnommen werden, wie hoch die Auswirkungen des Landschaftsverbrauchs sind. Wären auch Photovoltaikanlagen mit in der Karte dargestellt, würde es einen ganz anderen gesamtplanerischen Kontext ergeben.