



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

VO/2023/291-02	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 11.10.2023
<i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	Ansprechpartner/in: Thomas Voerste
	Bearbeiter/in: Kristin Opalla

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
11.10.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Entscheidung)	Ö
23.10.2023	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt.

Beschlussvorschlag

1. Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde, die beigefügte Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II des Landes Schleswig-Holstein abzugeben.
2. Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde beschließt, die beigefügte Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II des Landes Schleswig-Holstein abzugeben.

Sachverhalt

Die Kreisverwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wird nach Zustimmung von Regionalentwicklungsausschuss und Kreistag eine Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes für den Planungsraum II abgeben. In dieser Stellungnahme sind die Anregungen von Gemeinden und der Kreispolitik eingearbeitet.

Relevanz für den Klimaschutz

Nicht direkt.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Stellungnahme zur Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum II - Opalla
---	--



Stellungnahme zur Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II

Inhaltsverzeichnis:

1. Regionalentwicklung.....	1
1.1 Wohnungsbauentwicklung.....	1
1.2 Tourismus und Erholung.....	1
1.3 Potenzialflächen für Gewerbegebiete.....	2
1.4 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren.....	7
1.5 Erneuerbare Energien.....	8
2. Denkmalschutz.....	9
3. Naturschutz.....	10
4. ÖPNV.....	11
5. Radverkehrskonzept 2022.....	14
6. Anregung.....	14

1. Regionalentwicklung:

Am 30. Mai 2023 hat die Landesregierung den Entwürfen der insgesamt drei neuen Regionalpläne im Land zugestimmt. Diese drei neuen Regionalpläne sollen die derzeit noch geltenden Regionalpläne für die fünf Planungsräume zukünftig ersetzen. Die Regionalpläne sollen die anzustrebende räumliche Entwicklung im Planungsraum für die nächsten 15 Jahre ab Inkrafttreten steuern.

1.1 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, welcher von Kiel und auch von Hamburg aus auf umliegende Gemeinden besteht, sollte in die Ermittlung einfließen.

1.2 Tourismus und Erholung:

Die Grundsätze des Kapitels Tourismus und Erholung werden in der Begründung des Entwurfes des Regionalplans für den Planungsraum II näher erläutert. Gebiete für Tourismus und Erholung werden unterschiedlich kategorisiert und definiert. Den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung soll ein besonderes Gewicht beigemessen werden, diese Aussage sollte weiter konkretisiert werden.

In dem Entwurf wird nur erwähnt, dass der Bau von Zweitwohnungen zurückhaltend erfolgen soll und an der Küste Schwansens eine Verlagerung der bestehenden Zelt- und Campingplätze aus den Gewässer- und Erholungsstreifen anzustreben ist sowie die Funktion des Ostseeheilbades Damp als überregional bedeutendes Gesundheitszentrum gestärkt werden soll. Da der Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung jedoch ein größeres Gebiet abdeckt, sollten im Entwurf konkretere Grundsätze festgesetzt werden, um Missinterpretationen des besonderen Gewichtes zu vermeiden.

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. Inwieweit dies untersucht wurde, geht nicht aus dem Entwurf hervor.

Kernbereiche für Tourismus und Erholung sollen vorhandene touristische Infrastrukturen sowie das bestehende Beherbergungsangebot unter Beachtung der Empfindlichkeit der Küstenzonen sichern, qualitativ verbessern und entwickeln. Die regionalen Grünzüge wurden in dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II auch in den Kernbereichen für Tourismus und Erholung sowie Kernbereichen für Erholung ausgewiesen. Der regionale Grünzug ist zwar nicht flächenscharf zu betrachten, sagt aber aus, dass in ihm nicht gesiedelt oder eine Bebauung stattfinden soll. Planungen der Gemeinden müssen somit im Einzelfall betrachtet werden, um eine Weiterentwicklung gewährleisten zu können.

1.3 Potenzialflächen für Gewerbegebiete:

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.

Im Kapitel 5 „*Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden, Nahbereich Bordesholm*“ wird erläutert, dass das interkommunale Gewerbegebiet Dätgen die Flächenengpässe im Bereich des Unterzentrums teilweise auffangen soll. Dies wird nochmals im „*Nahbereich Nortorf*“ erwähnt. Zudem wäre das interkommunale Gewerbegebiet insbesondere für verkehrsintensivere Betriebe geeignet und eine Erweiterung ist „unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzbelange und der Bedarfslagen zu prüfen“.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Bordesholm über keine Flächenreserven für die Ausweisung von Gewerbeflächen für lokale und regionale Betriebe mehr verfügt. Auch die Flächen im interkommunalen Gewerbegebiet in Dätgen sind weitestgehend veräußert. Dies geht nicht aus dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum II hervor. Es könnte demnach fälschlicherweise vermutet werden, dass die Gemeinde beziehungsweise das interkommunale Gewerbegebiet noch über ausreichende Flächen verfügt, um Flächenengpässe aufzufangen. Dementsprechend muss das Gewerbegebiet, wie im Entwurf erwähnt, unter besonderer Berücksichtigung und Prüfung der Naturschutzbelange und Bedarfslagen weiterentwickelt werden.

In dem derzeit noch geltenden Regionalplan wird im Kapitel 6.3 „*Siedlungsachsen im Ordnungsraum Kief*“ darauf hingewiesen, dass „Mittel- bis langfristig die Ausweisung größerer Gewerbeflächen in Kooperation mit der Nachbargemeinde Hoffeld südlich der

Landesstraße 49 erfolgen soll.“ In dem vorliegenden Entwurf des Regionalplans wird die Ausweisung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit der Gemeinde Hoffeld jedoch nicht mehr erwähnt. Der potenzielle Entwicklungsbereich für Gewerbeflächen im Gemeindegebiet Hoffeld sollte in den Entwurf aufgenommen werden. Gerade hinsichtlich der verkehrstechnischen Lage und der fehlenden Flächenreserven erscheint die Aufnahme beziehungsweise die Erwähnung notwendig.

Der Regionalplan ist ab dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens 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 verändern 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.

a):

Ein solcher Standort könnte sich in der Gemeinde Owschlag entwickeln. Die Gemeinde plant ein Gewerbegebiet zur in unmittelbarer Nähe liegenden Autobahn A7. Über die L 265 kann sowohl die B 77 als weitere Nord-Süd-Achse als auch die Stadt Eckernförde mit ihrer Anbindung an die Bundesstraßen 76 und 203 schnell und unkompliziert erreicht werden. Der Nord-Ostsee-Kanal bzw. die Verbindung zum Kreishafen Rendsburg ermöglicht einen schnellen Zugang zum skandinavischen Markt und auch die Anbindung an die Nord-Süd-Eisenbahnverbindung hebt den Standort hervor. Der Standort der Gemeinde Owschlag liegt in überschaubarer Entfernung zu den nächst größeren Städten Flensburg (ca. 55 km), Hamburg (ca. 110 km), Heide (ca. 55 km), Kiel (ca. 50 km) und Eckernförde (ca. 20 km).

Weitere wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen sind in der Nähe des geplanten Standortes vorhanden:

- 380 KV – Leitung
- Geplantes neues Umspannwerk durch SH Netz ab 2027 in der Nachbargemeinde Brekendorf an der A 7
- PV Anlagen entlang der A 7
- Neubau von rd. 10 Windkraftanlagen im Wind-Eignungsgebiet in der Gemeinde Owschlag

Durch die nahe Anbindung an die Autobahn A7 wird das geplante Gewerbegebiet der Gemeinde Owschlag für verkehrsintensive Unternehmen attraktiv sein, aber auch produzierende und oder verarbeitende Gewerbe könnten von der strategischen Lage profitieren. Mehrere Windparks, die 380 KV-Leitung und ein geplantes Umspannwerk in der Nachbargemeinde Brekendorf befinden sich in der Nähe, weshalb der Standort auch hinsichtlich erneuerbarer Energien von nicht geringer Bedeutung ist. Dieser Standort bietet besonders verkehrsintensiven Unternehmen, Gewerben mit erhöhten Immissionen sowie Unternehmen, die eine größere Fläche benötigen, die Möglichkeit sich anzusiedeln.

Die Planungen für die Gesamtfläche von ca. 43 ha haben bereits in diesem Jahr begonnen. Mit der Realisierung und Erschließung des Gewerbegebietes soll aufgrund von konkreten Anfragen im Jahr 2024 / 2025 gestartet werden.

Die Gemeinde beschäftigt sich bereits jetzt mit den Planungen des Gewerbegebietes, und ein Flächenentwicklungskonzept befindet sich derzeit in Aufstellung.

Auch die direkte Nähe zu wichtigen Bestandteilen der Energieinfrastruktur wäre gegeben und die infrastrukturelle Verbindung kann einen schnellen Transport in die Fläche gewährleisten. Eine Abfrage der Flächenverfügbarkeit hat bereits stattgefunden, daher sollte der Standort als Flächenpotenzial für ein Gewerbegebiet im Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum II geprüft und berücksichtigt werden.

b):

Ein weiteres Flächenpotenzial bietet auch die geplante Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebietes Borgstedtfelde, welches sich im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg befindet und direkt an der B 203 liegt.

Durch die direkte Anbindung über die am Gewerbegebiet verlaufende Bundesstraße zur nur ca. 1 km entfernten Autobahn A7 können Strecken über den Nord-Ostsee-Kanal in Richtung Süden schnell zurückgelegt werden. Die Anbindung in den Norden und die skandinavischen Länder ist ebenfalls nicht unbedeutend für Gewerbebetriebe. Der Standort befindet sich auch nicht weit entfernt von nächst größeren Städten wie Hamburg (ca. 100 km), Kiel (ca. 43 km), Flensburg (ca. 65 km), Heide (ca. 50 km), Husum (ca. 55 km), Eckernförde (ca. 25 km). Weitere wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen sind in der Nähe des geplanten Standortes vorhanden:

- 380 KV – Leitung
- PV Anlagen entlang der A 7
- Sondergebiet Kreislaufwirtschaft mit vorhandenem Abfallwirtschaftszentrum und Bioabfallbehandlungsanlage sowie Potential für innovative Entwicklungen.

Aufgrund des bereits bestehenden Gewerbegebietes Borgstedtfelde und dem interkommunalen Gewerbegebiet SCANHAM wird die mittelfristige Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebietes in nördliche Richtung geplant. Die Planungen der Erweiterung haben in diesem Jahr begonnen.

c):

Auch die Gemeinde Groß Wittensee plant die Realisierung eines Gewerbegebietes an der B 203. Der Standort kann über die direkte Anbindung der Bundesstraße 203 zur Autobahn A7 erreicht werden. Eine gute Verbindung zu den Städten Rendsburg und Eckernförde sowie der Landeshauptstadt Kiel ist gegeben.

Ziel der Realisierung des Gewerbegebietes ist es, Gewerbetreibenden aus den Gemeinden Groß Wittensee und Klein Wittensee für die Weiterentwicklung ihrer Gewerbebetriebe Flächen anbieten zu können. Die Planungen haben durch die Gemeinde Groß Wittensee bereits in diesem Jahr begonnen.

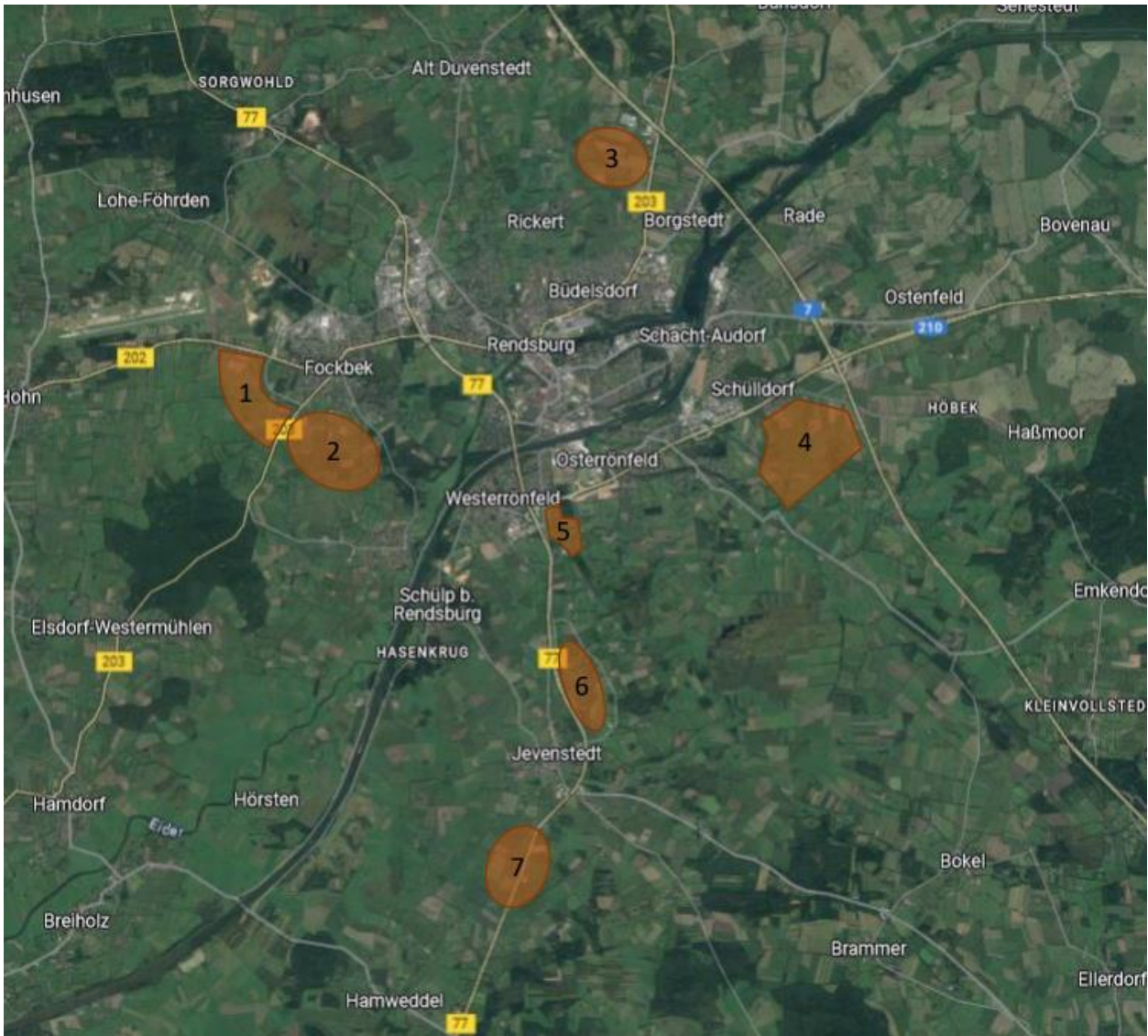
d):

Eine rund 26 ha große Fläche befindet sich in dem interkommunalen Gewerbegebiet der Gemeinden Felde, Bovenau und Bredenbek. Die gegebenen Flächenpotenziale verfügen über eine direkte Anbindung an die BAB 210 in Richtung Kiel und Rendsburg.

Nur wenige Kilometer ist das Autobahnkreuz zur BAB7 entfernt. Eine weitere gute Anbindung stellt auch der Bahnhof Breitenbek, mit der Zugverbindung von Rendsburg nach Kiel dar.

Besonders Flächen, welche einen Zugang zur Autobahn, zum zukünftigen Wasserstoffkernnetz (European Hydrogen Backbone) und zu Stromnetzen (380 kV / 220 kV) haben sind für Unternehmen wichtig. Bahn- und Hafeninfrastrukturen sowie eine gute Anbindung an Hamburg und somit auch zum Flughafen haben, stellen ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl für Gewerbeflächen dar.

Infrastrukturell prädestinierte Standorte:



Standort 1:

Die Fläche in Fockbek ist ca. 90 ha groß und liegt unmittelbar am European Hydrogen Backbone. Sie hat eine gute Verbindung zum Hafen in Rendsburg und zur B203 nach Heide. Interessant könnte diese Fläche für Folgeansiedlungen oder Zulieferer für North-Volt werden.

Standort 2:

Die ca. 120 ha große Fläche in Fockbek/Nübbel befindet sich auch unmittelbar am European Hydrogen Backbone und hat eine gute Verbindung zum Hafen in Rendsburg und zur B203 nach Heide. Diese Potenzialfläche könnte die Ansiedlung von unmittelbaren Zulieferern zur Batteriezellproduktion von NorthVolt in Heide ermöglichen.

Standort 3:

Der Standort in Borgstedt hat eine Größe von ca. 65 ha und könnte das bestehende GE (AWR) und EGB verbinden. Direkte Zugänge zur BAB 7 und zu Stromnetzen (380 kV / 220 kV) sind vorhanden.

Standort 4:

Schülldorf hat eine Fläche von ca. 220 ha und einen direkten Zugang zur BAB 7 sowie einen Anschluss ans Umspannwerk Schacht-Audorf 380 kV / 220 kV. Bahnanschlüsse und eine Verbindung zum Hafen in Rendsburg sind ebenfalls gegeben.

Standort 5:

Die ca. 40 ha große Fläche in Rendsburg Süd wird seitens der Stadt als Erweiterung zum bestehenden GE explizit als GI (Industriegebiet) geplant. Sie hat einen direkten Zugang zur BAB A7/ A210 und einen Anschluss ans Umspannwerk Schacht-Audorf 380 kV / 220 kV sowie zum Hafen in Rendsburg. Der Standort liegt zudem unmittelbar am European Hydrogen Backbone.

Standort 6:

Der Standort befindet sich in Jevenstedt und ist ca. 75 ha groß. Durch die Lage an der B77 ist die BAB A 210/ A7 schnell zu erreichen. Des Weiteren liegt die Fläche unmittelbar am European Hydrogen Backbone.

Standort 7:

Eine weitere Fläche in Jevenstedt, welche ca. 100 ha groß ist, könnte noch eine Potenzialfläche darstellen. Genau wie der Standort Nr. 6 liegt sie an der B77 mit direktem Zugang zur BAB A 210/ A7. Auch diese Fläche liegt in unmittelbarer Nähe zum European Hydrogen Backbone. Eine Direktanbindung an PV-Park wäre möglich.

Diese sieben Flächen erfüllen nicht nur die oben genannten Kriterien – auch in der Dimension – ermöglichen sie zudem die großflächige Ansiedlung von Großunternehmen, die mit Grünstrom nachhaltig produzieren wollen.

Die Stromanbindung erfolgt vorrangig über das Umspannwerk Schacht-Audorf (2x 380 kV / 220 kV) resp. entlang der Trassen. Zudem würden diese Flächen auch die avisierte neue Planungsachse Heide – Rendsburg – Kiel – Neumünster (Clean Energy Valley SH) stärken.

Die konkreten Bauleitplanungen dieser oben genannten Potenzialflächen (a, b und c) sowie die Standorte (1-7) müssen im offiziellen Beteiligungsverfahren noch eingehend betrachtet, beurteilt und geprüft werden. Durch die frühzeitige Erwähnung dieser Standorte bietet sich die Gelegenheit, diese in den Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum II einzubringen und gegebenenfalls, dem Bedarf entsprechend, zu berücksichtigen.

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.

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

Aus diesem Grund sollten die möglichen Potenzialflächen bereits jetzt schon erwähnt werden, um in den Entwurf der Neuaufstellung der Regionalpläne für den Planungsraum II berücksichtigt werden zu können.

1.4 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Regionale Grünzüge und Grünzäsuren wurden im Ordnungsraum Kiel sowie in den Schwerpunkträumen für Tourismus festgelegt. Planmäßig darf in den regionalen Grünzügen nicht gesiedelt werden. Nur Vorhaben, die mit den Funktionen entsprechend Kapitel 6.3.1 *Absatz 1 des Landesentwicklungsplanes Fortschreibung 2021* übereinstimmen, sind zuzulassen. Des Weiteren können auch Vorhaben zugelassen werden, welche im überwiegenden öffentlichen Interesse stehen.

Der größte Unterschied zum derzeit noch geltenden Regionalplan ist, dass sich der regionale Grünzug mit den Schwerpunkträumen, Entwicklungsgebieten und Kernbereichen für Tourismus und Erholung sowie den Kernbereichen für Erholung teilweise überschneiden. Da in dem Kapitel 2.7 *Tourismus und Erholung* erwähnt wird, dass Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung ein besonderes Gewicht beigemessen werden soll, jedoch in dem Kapitel 2.2 *Regionale Grünzüge und Grünzäsuren* steht, dass dort nicht gesiedelt bzw. Grünzäsuren generell von einer Bebauung freizuhalten sind, sollten die regionalen Grünzüge einen Abstand zur touristischen Entwicklung aufweisen, um so den beiden Aussagen der Kapitel gerecht zu werden.

In dem aktuellen Entwurf der Neuaufstellung der Regionalpläne wird das Thema erneuerbare Energien nicht behandelt. Allerdings soll der Regionalplan den Landesentwicklungsplan mit seinen Zielen und Grundsätzen konkretisieren.

Aus dem Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum II geht nicht hervor, ob die Ausweisungen des regionalen Grünzuges die möglichen Potenzialflächen für beispielsweise Photovoltaikanlagen berücksichtigt haben. Da der Entwurf das Thema erneuerbare Energien nicht behandelt, wird davon ausgegangen, dass dies nicht der Fall ist. Es müsste daher geklärt werden, ob aktuelle Planung sowie zukünftige Planungen der einzelnen Gemeinden durch die Ausweisung des regionalen Grünzuges beeinträchtigt werden und vor allem wie, sofern dies zutrifft, wie damit umzugehen sein wird.

Zwar ist der regionale Grünzug nicht flächenscharf zu betrachten, allerdings würde die Planung einer Photovoltaikanlage weiter in den regionalen Grünzug vordringen bzw. diesen überplanen und somit den Zielen und Grundsätzen in dem Kapitel 2.2 *Regionale Grünzüge und Grünzäsuren* widersprechen.

Dies gilt jedoch nicht nur für Planungen von erneuerbaren Energien, sondern auch für die einzelnen Planvorhaben der Gemeinden, da Grünzäsuren gemäß dem Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II generell von einer Bebauung freizuhalten sind.

Die Gemeinde Lindau plant beispielsweise in Groß Königsförde ein Feuerwehrgerätehaus zu errichten, um dem Bedarf eines abgesicherten Brandschutzes zu decken. Im Laufe eines offiziellen Beteiligungsverfahrens wird zu der Planung noch Stellung genommen. Hinsichtlich des regionalen Grünzuges wird davon ausgegangen, dass der regionale Grünzug einem solchen Vorhaben nicht im Wege steht, da der regionale Grünzug nicht flächenscharf zu betrachten ist und es sich um ein im überwiegenden öffentlichen Interesse befindenden Vorhaben handelt.

1.5 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. Gebiete für 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 des Regionalplans für den Planungsraum II 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.

2. Denkmalschutz

Die Darstellungen in der Karte im M 1:100000 (Teil C) sind noch so grobmaschig, dass eine konkrete Detailprüfung kaum möglich ist.

Typischerweise sind Konflikte mit archäologischen Kulturdenkmalen zu erwarten, wo oberflächennahe Rohstoffe abgebaut werden sollen (Sand, Kies, tonige Rohstoffe). Sehr häufig sind davon vorgeschichtliche Grabhügel betroffen (entweder direkt oder ihr Eindruck, wenn in ihrer Umgebung Rohstoffe abgebaut werden). Siehe hierzu auch Umweltbericht S. 95 - 99.

- Für das Vorbehaltsgebiet Groß Vollstedt: soll geprüft werden, ob am Westrand bereits eine (überpflügter) Grabhügel überplant wird.
- Mit dem Vorbehaltsgebiet Eisendorf wird ein sehr sehenswerter Grabhügel überplant.
- Für das Vorbehaltsgebiet Bargstedt soll geprüft werden, ob am Nordrand bereits ein sehr sehenswerter Grabhügel überplant wird.
- Vorbehaltsgebiete Timmaspe / Schülp bei Nortorf: Eindrucksbereich Wegespuren und Grabhügel betroffen.
- Für das Vorbehaltsgebiet Altenjahn soll geprüft werden, ob am Nordrand bereits ein sehr sehenswerter Grabhügel überplant wird.
- Für das Vorbehaltsgebiet Jahrsdorf soll geprüft werden, ob am Westrand bereits ein sehr sehenswerter Grabhügel überplant wird.

Darüber hinaus sind große Bereiche um vorgeschichtliche Grabhügel (jedoch auch davon unabhängig) Archäologische Interessengebiete nach § 12 (2) Ziffer 6 Denkmalschutzgesetz. Dafür ausschließlich zuständige Behörde: Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein. - Regelmäßig ist es z. B. so, dass vor dem Beginn des Abschiebens des Mutterbodens die Fläche durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein untersucht und u. a. ggf. vorhandene Denkmale und Artefakte geborgen und dokumentiert werden müssen, weil es sich um Stellen handelt, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden.

Die Sicherstellung der Versorgung mit oberflächennahen Rohstoffen liegt im öffentlichen Interesse und ist ein öffentlicher Belang. Gleichwohl ist auf nachgelagerter Planungsebene bei erheblichen Beeinträchtigungen von Kulturdenkmälern und / oder archäologischen Interessengebieten mit Nebenbestimmungen zu rechnen.

1) Die beiden Oberen Denkmalschutzbehörden werden sicherlich ebenfalls eine Stellungnahme abgeben.

2) Gemäß den Seiten 45 und 46 von Teil B sind bereits archäologische Konfliktbereiche mit hoher sowie mittlerer Bedeutung und Kulturdenkmale in die Abwägung eingegangen.

Hinsichtlich der Betroffenheit von Archäologischen Kulturdenkmälern gilt im Übrigen die Landesverordnung über die Einführung des Zustimmungsvorbehalts bei Genehmigungsverfahren betreffend archäologische Kulturdenkmale vom 10. Juni 2015: „Vor der Erteilung einer Genehmigung nach § 12 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz hat die untere Denkmalschutzbehörde die Zustimmung der oberen Denkmalschutzbehörde einzuholen, wenn archäologische Kulturdenkmale betroffen sind.“

Sonstige Hinweise:

a) Alle Informationen zu archäologischen Kulturdenkmälern und archäologischen Interessengebieten sind im Archäologie Atlas Schleswig-Holstein öffentlich frei zugänglich (<https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/ArchaeologieSH/index.html?lang=de#/>).

b) Es wird darauf hingewiesen, dass die Oberen Denkmalschutzbehörden ebenfalls eine (auch abweichende) Stellungnahme abgeben können.

Ergänzend sind noch einige Detailbetrachtungen zum Bereich nördlich des Nord-Ostseekanals hinzuzufügen.

Die Vorranggebiete für den oberflächennahen Rohstoffabbau scheinen bei der derzeitigen Kartendarstellung nicht mit Kulturdenkmälern (in der Regel archäologischen Kulturdenkmälern) zu kollidieren.

In den Vorbehaltsgebieten für den oberflächennahen Rohstoffabbau kommt es besonders im Bereich Owschlag-Brekendorf und im Bereich um Kosel zu Berührungen mit Kulturdenkmälern. Im Bereich Owschlag-Brekendorf verläuft ein Strang des Ochsenweges mit den oft danebenliegenden Grabhügeln, die durch den Rohstoffabbau betroffen sein könnten, im Bereich Kosel ist es der östliche Ausläufer des Danewerkes (Unesco-Weltkulturerbe) der mit den Abbauplänen kollidieren könnte. In diesen Bereichen ist bei

einer geplanten Erweiterung des Rohstoffabbaus unbedingt detailliert darzulegen und zu planen, wie eine Vernichtung oder Beeinträchtigung der Kulturdenkmale vermieden werden kann. Mit Einschränkungen durch denkmalrechtliche Belange muss gerechnet werden.

Auch in den anderen Gebieten ist eine Beeinträchtigung durch denkmalrechtliche Belange nicht ausgeschlossen. Ein Großteil der Landesfläche ist archäologisches Interessengebiet, in dem grundsätzlich mit archäologischen Funden zu rechnen ist und das Archäologische Landesamt entsprechende Voruntersuchungen vornehmen wird. Da auch bislang unbekannte Kulturdenkmale gesetzlichen Schutz genießen, können entsprechende Funde den Rohstoffabbau verzögern oder sogar verhindern.

3. Naturschutz:

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.

4. 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 (Unterzentrum, 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 CO₂-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.

Eine konkret-verbindliche Festlegung zur Weiterentwicklung der SPNV-Achse von Kiel Richtung Lindaunis (Haltepunkt-neu), Rendsburg, Plön und Schönberg zu einem regionalen S-Bahn-System mit zusätzlichen Haltepunkten ist sehr wünschenswert. Neben dem zusätzlichen Nutzen für die SPNV-Passagiere, Pendler nach Kiel, auch aus der Gemeinde Rieseby über den Bahnhof Rieseby kann so zusätzlich eine weitere Verbindung zur touristischen Nutzung der Schlei-Region und des Naturparkes Schlei und die Anbindung an den ÖPNV des Kreises Schleswig-Flensburg gesichert werden.

5. Radverkehrskonzept des Kreises 2022

Das Radverkehrskonzept 2022 des Kreises Rendsburg-Eckernförde befindet sich derzeit in der politischen Beschlussfassung.

Es wurde überprüft, 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.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Konflikte zwischen dem Entwurf des Regionalplans für Planungsraum II und dem Radverkehrskonzept 2022 des Kreises Rendsburg-Eckernförde erkennbar.

Folgende Abschnitte sieht das Radverkehrskonzept 2022 zum Netzlückenschluss vor:

- K84 Niendorf – Heinkeborstel (bereits im jetzigen Förderprogramm des Kreises geplant, Umsetzung gepl. 2023)
- K38 Alsen – B430
- K71 Bordesholm – L49
- K84 Wapelfeld – Reher Weg
- K45 Nortorf – L382
- K11 Neumünster – Krogaspe

Es wird darum gebeten, diese Maßnahmen im weiteren Beteiligungsverfahren zu berücksichtigen.

6. Anregung:

Abschließend ist zu erwähnen, dass der Zeitpunkt des Beteiligungsverfahrens zu den Entwürfen der Neuaufstellung der Regionalpläne unglücklich gewählt wurde, da der Anfang der Beteiligungen in den Ferien begann und die Kommunalwahlen kurz vorher im Mai stattgefunden haben. Nach mehreren Sitzungen der Gemeinden haben viele aus verschiedenen Gründen erst später zusammengefunden. Somit konnte das Thema Regionalpläne nicht von Anfang an in den Gemeinden diskutiert und abgestimmt werden.

Es wird daher darum gebeten, dies bei der Abwägung der jeweiligen Stellungnahmen zu berücksichtigen und den Gemeinden und Städten im weiteren Beteiligungsverfahren die Möglichkeit zu geben die Stellungnahmen bei Bedarf weiter zu konkretisieren.