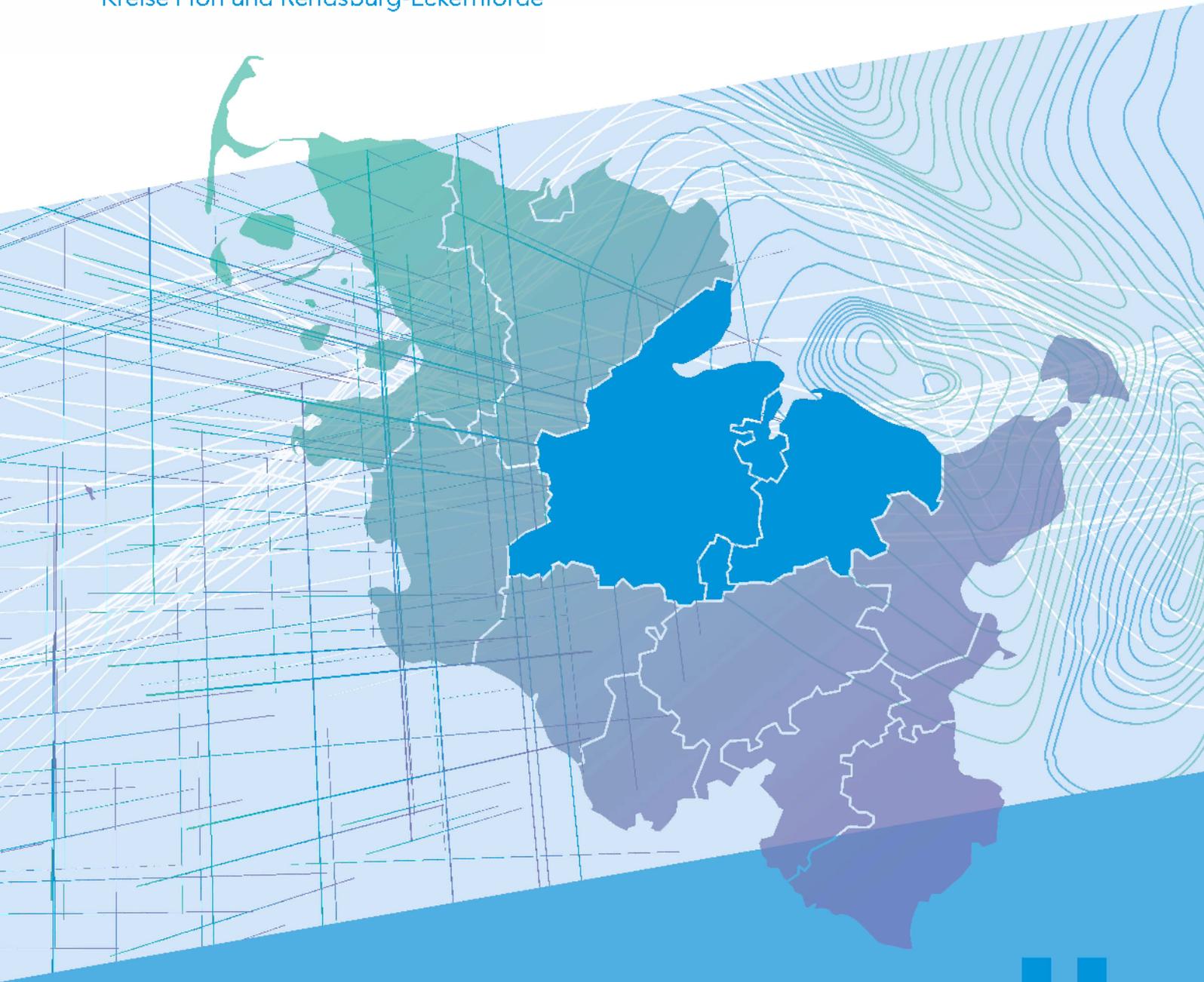


Regionalplan für den Planungsraum II

Neuaufstellung – Entwurf 2023

Kreisfreie Städte Kiel und Neumünster,
Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde



Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport
des Landes Schleswig-Holstein
– Abteilung Landesplanung –
Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel
Regionalplanung@im.landsh.de

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis.....	5
Abkürzungsverzeichnis.....	6
Rechtliche Grundlagen, Aufbau und Inhalt.....	10
Teil A.....	14
Ausgangslage und Entwicklungstendenzen.....	15
Teil B.....	23
1. Raumstruktur.....	24
2. Regionale Freiraumstruktur	28
2.1 Natur und Landschaft	28
2.2 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren	30
2.3 Grundwasserschutz.....	31
2.4 Binnenhochwasserschutz.....	33
2.5 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich	36
2.6 Rohstoffsicherung	41
2.7 Tourismus und Erholung	48
3. Regionale Siedlungsstruktur.....	56
3.1 Zentrale Orte und Stadtrandkerne.....	56
3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung	59
3.3 Siedlungsachsen	64
3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen	67
4. Regionale Infrastruktur	71
4.1 Straßenverkehr.....	71
4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr	76
4.3 sonstiger öffentlicher Personennahverkehr	81
4.4 Radverkehr.....	86

4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen	90
4.6 Luftverkehr	94
4.7 Windenergie an Land (nachrichtliche Übernahme)	98
4.8 Leitungsnetze	98
4.9 Abwasserbehandlung	101
4.10 Abfallentsorgung	104
4.11 Verteidigung und Konversion	108
5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden	111
5.1 Nahbereich Kiel	111
5.2 Nahbereich Neumünster.....	117
5.3 Nahbereiche Kreis Plön.....	121
5.4 Nahbereiche Kreis Rendsburg-Eckernförde	129
Anhang	141
Anlage 1: Nahbereichstabelle.....	143
Anlage 2 Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1	182
Anlage 3: Themenkarten	198
Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften	202
Teil C: Karte	205
Teil D: Umweltbericht.....	207

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum II (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein [seit 2022 Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur], 2020)..	32
Tabelle 2: Flug- und Landeplätze mit Bauschutz- und Lärmschutzbereichen im Planungsraum II (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, 2020).....	96
Tabelle 3: Großklärwerke im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2018).....	103
Tabelle 4: Zentrale Kläranlagen im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2018).....	103
Tabelle 5: Konversionsstandorte im Planungsraum II (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2022).	109

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
ALT	Anruf-Linien-Taxi
BauGB	Baugesetzbuch
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRPH	Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz
BRPHV	Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DK	Deponieklasse
D-Routen	national bedeutsame Radrouten
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz
EnWG	Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung
EuroVelorouten	Europaweite Radrouten
e.V.	eingetragener Verein
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FGE	Flussgebietseinheiten
GEFIS	Gewerbeflächeninformationssystem
GEMO	Gewerbeflächenmonitoring
GVOBl. Schl.-H.	Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein
HQ100	Hochwasserereignis, das im statistischen Mittel einmal in 100 Jahren zu erwarten ist
HWRM	Hochwasserrisikomanagement
HW200	Hochwasserereignis, das im statistischen Mittel einmal in 200 Jahren zu erwarten ist

HW200extrem	Hochwasserereignis, das bei Extremereignissen zu erwarten ist (in der Regel höher als HW200)
I.	1.
II.	2.
III.	3.
IV.	4.
V.	5.
KFZ	Kraftfahrzeug
LaplaG	Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP-VO	Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LfU	Landesamt für Umwelt
LLUR SH	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (bis Januar 2023)
LNatSchG	Landesnenschutzgesetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027
LR	Ländlicher Raum
LRVN	Landesweiten Radverkehrsnetzes
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
LWaldG	Landeswaldgesetz
LWG	Landeswassergesetz
MBA	Mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz

NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
NAP	Netzausbauplan
Natura-2000-Gebiete	Naturschutzgebiete gemäß FFH- und Vogelschutzrichtlinie
NIT	Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa
NOK-Route	Ostseeküstenradweg
NOVA-Prinzip	Prinzip von Netz-Optimierung vor Netz-Verstärkung vor Netz-Ausbau
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
OR	Ordnungsraum
PKW	Personenkraftwagen
RAD.SH	Fuß- und Radverkehr Schleswig-Holstein
RB	Regionalbahn
RE	Regional Express
REK	Regionales Gewerbeflächenentwicklungskonzept
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
S-Bahn	Schnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRTE	Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung
SUB	Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
SUP-Richtlinie	Richtlinie über die strategische Umweltprüfung des Europäischen Parlaments und des Rates

TEN-E VO	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur
UBC	Union of the Baltic Cities
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VB	Vordringlicher Bedarf
VBG	Vorbehaltsgebiet
VO	Verordnung
VR	Verdichtungsraum
VRG	Vorranggebiet
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
TÖZ	Technik- und Ökologiezentrum
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof

Rechtliche Grundlagen, Aufbau und Inhalt

Rechtliche Grundlagen

Die Länder sind nach dem Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) verpflichtet, für ihre Teilräume Regionalpläne aufzustellen (§ 13 Absatz 1 ROG). Diese sind gemäß § 9 Landesplanungsgesetz (LaplaG) aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) zu entwickeln und zeitnah an ihn anzupassen (§ 5 Absatz 11 LaplaG).

Die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II legt auf der Grundlage der Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP-VO 2021) die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für den Planungsraum fest. Der Planungsraum II umfasst die Kreise Plön und Rendsburg Eckernförde sowie die kreisfreien Städte Kiel und Neumünster. Die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II ersetzt den Regionalplan aus dem Jahr 2000 für den damaligen Planungsraum III.

Die Neuaufstellung ist ab ihrem Inkrafttreten auf einen Planungszeitraum von fünfzehn Jahren ausgerichtet. Sie wird von der Landesregierung als Rechtsverordnung beschlossen. Planungsträgerin ist die Landesplanungsbehörde (§ 5 Absatz 1 LaplaG), das heißt das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein als die für Raumordnung und Landesplanung zuständige Oberste Landesbehörde (§ 4 LaplaG).

Die Festlegungen im Planungsraum zum Thema Windenergie an Land (im Kapitel 4.7) sind im Rahmen einer eigenständigen Teilaufstellung getroffen worden und bereits am 31. Dezember 2020 in Kraft getreten. Die zeichnerischen Festlegungen sind in diesen Plan nachrichtlich übernommen.

Rechtswirkungen

Die öffentlichen Stellen – und unter bestimmten Voraussetzungen auch Private, die öffentlichen Aufgaben wahrnehmen – sind verpflichtet, Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Absatz 1 ROG).

Ziele der Raumordnung (§ 3 Absatz 1 Ziffer 2 ROG) sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar textlichen oder

zeichnerischen Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogen sind. Das heißt, sie sind keiner Abwägung mehr zugänglich und daher bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen **zu beachten** (§ 4 Absatz 1 ROG). Die Gemeinden sind im Rahmen der Bauleitplanung durch das Baugesetzbuch (BauGB) explizit verpflichtet, die Ziele der Raumordnung zu beachten (§ 1 Absatz 4 BauGB).

Grundsätze der Raumordnung (§ 3 Absatz 1 Ziffer 3 ROG) sind Vorgaben zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die in nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen durch die öffentlichen Planungsträgerschaften **zu berücksichtigen** sind (§ 4 Absatz 1 ROG).

Den Zielen und Grundsätzen ist jeweils eine Begründung beigefügt. Sie dient der Erläuterung und hat keine Bindungsqualität.

Aufbau

Der Regionalplan für den Planungsraum II gliedert sich in vier Teile.

Im **Teil A – Ausgangslage und Entwicklungstendenzen** sind Lage, Geografie und räumliche Gliederung des Planungsraums beschrieben sowie Wirtschaftsstruktur, Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsbau. Zudem wird auf zentrale Herausforderungen und die für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des Planungsraums bedeutenden Handlungsfelder Flächenverbrauch, Klimawandel und regionale Kooperationen eingegangen.

Der **Teil B – Ziele und Grundsätze der Raumordnung** enthält die raumordnerischen Festlegungen für den Planungsraum. Den Zielen und Grundsätzen ist jeweils eine Begründung beigefügt. Sie dient der Erläuterung und hat keine Bindungsqualität. Ziele der Raumordnung sind mit dem Buchstaben Z gekennzeichnet, Grundsätze der Raumordnung mit G und Begründungen mit B. Die in den Begründungen enthaltenen Themenkarten und Tabellen haben ebenfalls einen erläuternden Charakter. Dies gilt auch für die Tabellen im Anhang.

Thematisch ist Teil B in die fünf Hauptkapitel Raumstruktur, Regionale Freiraumstruktur, Regionale Siedlungsstruktur, Regionale Infrastruktur und Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden gegliedert. Die Kapitel haben jeweils mehrere Unterkapitel. Im Kapitel Orientierungsrahmen für Städte und

Gemeinden sind sortiert nach Nahbereichen die raumordnerischen Entwicklungszielsetzungen der Kommunen im Planungsraum dargestellt.

Um Vorschriften konkret benennen zu können, sind die einzelnen Absätze eines Kapitels oder Unterkapitels jeweils nummeriert. Bei Querverweisen innerhalb des Regionalplans oder zum Landesentwicklungsplan 2021 werden diese unter Angabe der Kapitelnummer und gegebenenfalls der Absatznummer zitiert.

Der **Teil C – Karte** enthält die zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans im Maßstab 1 : 100.000 (eins zu einhunderttausend). Sie sind für diesen Maßstab kartographisch generalisiert und lassen sich nicht beliebig vergrößern. Die Karte enthält eine Nebenkarte, in der die Raumstruktur auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans 2021 dargestellt ist.

Im **Teil D – Umweltbericht** werden die voraussichtlichen, erheblichen Auswirkungen der Fortschreibung des Regionalplans auf die Umwelt beschrieben und bewertet. Die Pflicht zu dieser Umweltprüfung ergibt sich aus § 5 Absatz 12 LaplaG in Verbindung mit § 8 ROG im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie). Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung des Regionalplans. Teil D umfasst auch die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Absatz 3 ROG (Anmerkung: Diese wird nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens beigefügt).

Inhalt und Bezug zum Landesentwicklungsplan

Inhaltlich basiert die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II auf

- den Festlegungen des Landesentwicklungsplans 2021,
- fachplanerischen und fachrechtlichen Grundlagen,
- den Flächennutzungsplänen und den Ergebnissen der von den Gemeinden beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen,
- Ergebnissen aus Beteiligungsrounden mit Vertreterinnen und Vertretern der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 9 LaplaG.

Da sich der Regionalplan aus dem Landesentwicklungsplan 2021 entwickelt, wird zu Beginn jedes Kapitels Bezug genommen auf das jeweilige Kapitel des Landesentwicklungsplans. Auf Wiederholungen von Zielen und Grundsätzen des

Landesentwicklungsplans 2021 wird im Regionalplan verzichtet, sofern sie nicht für das Verständnis des Kapitels erforderlich sind. Die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans 2021 finden auch auf Ebene der Regionalpläne Anwendung. Dies gilt insbesondere für die raumordnerischen Festlegungen, die im Landesentwicklungsplan 2021 abschließend getroffen wurden. Dazu gehören unter anderem die Regelungen zum wohnbaulichen Entwicklungsrahmen von Gemeinden, die keine Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind (siehe Kapitel 3.6.1 Absätze 3 bis 5 des LEP 2021). **Bei der Anwendung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung ist daher darauf zu achten, dass der Regionalplan immer in Verbindung mit dem Landesentwicklungsplan 2021 gilt.** Konkretisierungen von Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans 2021 nimmt der Regionalplan vor, wenn diese durch den Landesentwicklungsplan 2021 vorgegeben sind, beziehungsweise wenn sie für die Entwicklung und Ordnung der räumlichen Struktur der Region erforderlich sind.

Ergänzend zum Landesentwicklungsplan 2021 findet für die Themen Binnenhochwasserschutz (siehe Kapitel 2.4) und Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich (siehe Kapitel 2.5) auch der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) Anwendung, der als Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz (BRPHV) veröffentlicht wurde. Auch insoweit verzichtet der Regionalplan auf Wiederholungen der Ziele und Grundsätze. Zu Beginn des Kapitels wird auf die Geltung des BRPH hingewiesen.

Ziele und Grundsätze für das schleswig-holsteinische Küstenmeer und die inneren Gewässer bis zur 12-Seemeilen-Grenze stellt der Landesentwicklungsplan grundsätzlich abschließend auf. Ausnahmen bestehen für die Inhalte, die im Landesentwicklungsplan 2021 als Gegenstand der Regionalpläne vorgegeben werden (unter anderem Festlegung von Vorranggebieten für den Naturschutz beziehungsweise Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft in der Ostsee) oder die zum Verständnis der regionalen Zusammenhänge wichtig sind.

Regionalplan für den Planungsraum II

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen



Teil A

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen

Lage und Geografie

Der Planungsraum II umfasst die kreisfreien Städte Kiel und Neumünster und die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde. Er liegt in der Mitte des Landes und erstreckt sich im Norden entlang der Ostseeküste von Schwansen bis zur Hohwachter Bucht. Im Westen grenzt er an die Kreise Schleswig-Flensburg (Planungsraum I) und Dithmarschen (Planungsraum III), im Süden an die Kreise Steinburg und Segeberg (Planungsraum III) und im Osten an den ebenfalls zum Planungsraum III gehörenden Kreis Ostholstein. Über die Ostseehäfen in der Landeshauptstadt Kiel bestehen im Planungsraum Fährverbindungen nach Skandinavien und ins Baltikum.

Insgesamt ist der Planungsraum 3.463 Quadratkilometern groß. Er weist eine große naturräumliche Vielfalt auf. Zu ihm gehören die Küsten der Eckernförder, Kieler und Hohwachter Bucht, das Hügelland der Halbinsel Schwansen, der Hüttener Berge, des Dänischen Wohlds, der Probstei und von Teilen der Holsteinischen Schweiz sowie die weiter im Landesinneren liegenden Räume in der Holsteiner Vorgeest und der Geest, wie zum Beispiel der Naturpark Aukrug.

Von der Gesamtfläche des Planungsraums sind 80 Prozent (2.775 Quadratkilometer) Vegetationsflächen, darunter 2.314 Quadratkilometer Landwirtschaftsflächen (66,8 Prozent des Planungsraums). Die Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen 469 Quadratkilometer (13,5 Prozent). 218 Quadratkilometer (6,3 Prozent) des Planungsraums sind Wasserflächen, darunter mit dem Großen Plöner See und dem Selenter See die beiden größten Seen in Schleswig-Holstein. Außerdem verläuft im Planungsraum mit dem Nord-Ostsee-Kanal die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Räumliche Gliederung

Im Planungsraum leben 731.479 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2021), davon 246.243 in Kiel, 79.496 in Neumünster, 129.687 im Kreis Plön und 276.053 im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Nach den beiden kreisfreien Städten Kiel und Neumünster sind Rendsburg (28.977 Einwohnerinnen und Einwohner) und Eckernförde (21.573) die beiden größten Städte in Planungsraum.

In allen vier Städten zusammen lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung (51,4 Prozent). Weitere fast 30 Prozent wohnen im Ordnungsraum Kiel und im Umland von Neumünster, Rendsburg und Eckernförde.

Neben den kreisfreien Städten Kiel und Neumünster gibt es 252 Städte und Gemeinden, davon 238, die sich in 21 Ämtern zusammengeschlossen haben, sechs amtsfreie Gemeinden und sechs kreisangehörige Städte.

24 Städte und Gemeinden sind als Zentrale Orte oder Stadtrandkerne eingestuft und damit raumordnerische Schwerpunkte für Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur im Planungsraum. In den Zentralen Orten und Stadtrandkernen leben fast 71 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner (5 18 . 06 1). Zudem befinden sich dort mehr als 86 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Planungsraum (24 1 . 82 1).

In großen Teilen ist der Planungsraum ländlich geprägt mit einer Vielzahl von kleinen Dörfern. 100 Gemeinden im Planungsraum haben weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohner, in denen zusammen rund vier Prozent der Bevölkerung lebt.

Den größten städtisch geprägten Raum bildet die Landeshauptstadt Kiel mit ihren benachbarten und teilweise baulich zusammenhängenden Gemeinden im Kreis Plön und im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Kiel ist Sitz der Landesregierung und vieler nachgeordneter Behörden, Universitätsstadt und Fachhochschulstandort und Sitz großer Unternehmen und weltweit anerkannter Forschungsinstitute. Außerdem gibt es in Kiel überregionale Kulturstätten und Gesundheitseinrichtungen, wie zum Beispiel das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein. Das Oberzentrum Kiel hat damit eine herausragende Bedeutung nicht nur für den Planungsraum II, sondern für ganz Schleswig-Holstein.

Das kleinere Oberzentrum Neumünster im Süden des Planungsraums ist durch seine Lage in der Mitte Schleswig-Holsteins ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und Logistikstandort im Land sowie ein Schwerpunkt des produzierenden Gewerbes. Neumünster ist Teil der Metropolregion Hamburg und damit räumliches Bindeglied zwischen dem Norden Schleswig-Holsteins und dem Süden des Landes, der eng mit der Freien und Hansestadt Hamburg verflochten ist.

Bevölkerungsentwicklung

Von Ende 2016 bis Ende 2021 ist die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Planungsraum insgesamt leicht gestiegen um 0,5 Prozent (3.318). Während die Kreise Zuwächse der Einwohnerinnen und Einwohner hatten, gingen die Zahlen in den beiden kreisfreien Städten allerdings leicht zurück. Die Entwicklung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass wieder mehr Menschen aus Kiel und Neumünster ins Umland abwandern und gleichzeitig die Zuwanderung aus dem übrigen Bundesgebiet und dem Ausland in die kreisfreien Städte in diesem Zeitraum zurückgegangen ist.

Für die kommenden Jahre ist davon auszugehen, dass sich die Stadt-Umland-Wanderung fortsetzt. Für Kiel wurde bei der letzten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistikamtes Nord für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein bis 2040 (Vorausberechnung aus dem Jahr 2021) unterstellt, dass die Landeshauptstadt in den nächsten Jahren wieder mehr Wanderungsgewinne von außerhalb des Planungsraums haben wird, vorausgesetzt es gibt unter anderem ein größeres Wohnungsangebot in der Stadt. Auch für Neumünster und die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde ist davon auszugehen, dass sie in den nächsten Jahren weiterhin mehr Zuzüge als Fortzüge haben werden.

Aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung sind zukünftig überall im Planungsraum deutlich mehr Sterbefälle und etwas weniger Geburten zu erwarten. Die natürlichen Bevölkerungsverluste können in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde und in Neumünster in wenigen Jahren nicht mehr durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden. 2025 wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Planungsraum voraussichtlich noch leicht höher sein als Ende 2020, danach aber zurückgehen. 2040 werden im Planungsraum wahrscheinlich rund 2,5 Prozent (18.000) Menschen weniger leben. Die Rückgänge dürften vor allem den Kreis Plön (minus 6,9 Prozent) und den Kreis Rendsburg-Eckernförde (minus 3,9 Prozent) betreffen sowie Neumünster (minus 4,3 Prozent). In Kiel könnte bei entsprechender Zuwanderung die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner 2040 zwei Prozent höher sein als Ende 2020.

Die demografischen Veränderungen gehen in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg der Zahl älterer Menschen einher. 2040 wird es im Planungsraum voraussichtlich etwa 17.000 Menschen mehr geben, die 80 Jahre und älter sind, als

Ende 2020. Diese absehbare Entwicklung muss insbesondere bei Planungen im Bereich der Pflege und des Gesundheitswesens sowie beim Wohnungsbau, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und beim Einzelhandel berücksichtigt werden.

Wohnungsbauentwicklung

Von 2017 bis 2021 wurden im Planungsraum rund 11.200 neue Wohnungen gebaut, davon etwa 5.340 im Kreis Rendsburg-Eckernförde, 2.740 in Kiel, 2.240 im Kreis Plön und 880 in Neumünster. Schwerpunkte des Wohnungsbaus in den Kreisen waren insbesondere die Siedlungsschwerpunkte im Umland von Kiel, der Stadt- und Umlandbereich Rendsburg sowie das Ostseebad Eckernförde und weitere Tourismusgemeinden an der Küste.

Im Zeitraum 2022 bis 2035 werden im Planungsraum mindestens 22.400 neue Wohnungen gebraucht, fast die Hälfte davon bis Ende 2026¹. Danach geht aufgrund sinkender Haushaltszahlen vor allem der Wohnungsneubaubedarf in den Kreisen deutlich zurück. Bei Einfamilienhäusern zeichnet sich durch die zurückgehende Zahl junger Familien mittelfristig ab, dass der Bedarf sinkt. Stattdessen werden mehr kleine Miet- und Geschosswohnungen gebraucht, nicht zuletzt, weil es durch die Alterung der Bevölkerung überall im Planungsraum mehr Haushalte von älteren Menschen geben wird. Neue Wohnungen müssen aber nicht nur gebaut werden, weil die Zahl der Haushalte zunächst noch steigt, sondern auch, um Wohnungen zu ersetzen, die in den nächsten Jahren durch Abriss oder Umnutzung wegfallen (Ersatzbedarf), und um zusätzliche Angebote zu schaffen, damit die Wohnungsmärkte im Planungsraum besser funktionieren (Mobilitätsreserve).

Besondere Anstrengungen sind im gesamten Planungsraum notwendig, damit mehr bezahlbarer Wohnraum für Bezieherinnen und Bezieher von kleinen und mittleren Einkommen zur Verfügung steht. Gebraucht werden außerdem mehr Wohnungsangebote für Ältere. Besonders in Kiel fehlt zudem Wohnraum für junge Menschen wie Studierende, Auszubildende und Berufsstartende. In den Tourismusgemeinden muss vor allem der Umwandlung von Dauerwohnraum zu

¹ Grundlage der Einschätzung sind die Ergebnisse einer Modellrechnung zur Haushaltsentwicklung, die auf der Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein aus dem 2021 basiert (Statistik Nord im Auftrag des Innenministeriums Schleswig-Holstein), sowie bestimmter Annahmen zum Ersatzbedarf und zur Mobilitätsreserve (siehe Tabelle 13 [hier](#)).

Ferien- und Zweitwohnungen entgegengewirkt werden und bezahlbarer Wohnraum für Einheimische erhalten bleiben oder neu geschaffen werden.

Um die angestrebten Klimaziele zu erreichen, müssen viele Wohnungsbestände im Planungszeitraum energetisch saniert werden. Bei der Schaffung zusätzlicher Wohnungen ist neben Energieeffizienz außerdem darauf zu achten, dass dafür möglichst wenig neue Flächen in Anspruch genommen werden.

Wirtschaft

Die ganz überwiegende Zahl der 396.500 Erwerbstätigen im Planungsraum (Stand 2019) ist im Dienstleistungssektor tätig (82,1 Prozent). In Kiel liegt der Anteil sogar bei 87,6 Prozent. Mehr als die Hälfte (153.000) arbeitet bei öffentlichen und privaten Dienstleistern und im Erziehungs- und Gesundheitssektor. In Neumünster sind die meisten der Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich (38 Prozent) im Bereich Handel, Verkehr, Gastgewerbe et cetera tätig. In den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde arbeiten ebenfalls die meisten Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich; der Anteil des Produzierenden Gewerbes (19,6 Prozent) und der Landwirtschaft (drei bis vier Prozent) ist aber in beiden Kreisen überdurchschnittlich hoch.

Der Tourismus ist in Teilen des Planungsraums ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, insbesondere in den Ostseebädern entlang der Küste, aber zunehmend auch im Binnenland in den großen Naturparks Holsteinische Schweiz, Westensee, Aukrug, Schlei und Hüttener Berge. Zentrum des städtischen Tourismus ist die Landeshauptstadt Kiel, die unter anderem das Ziel vieler Kreuzfahrtschiffe ist.

Industrielle Schwerpunktbranchen im Planungsraum sind Maritime Industrie, Sicherheit- und Wehrtechnik, Metallverarbeitung, Maschinenbau und Bahntechnik.

Viele Beschäftigte im Planungsraum pendeln von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde. Die größten Einpendlerzentren im Planungsraum sind Kiel (63.143), Neumünster (23.546), Rendsburg (14.892), Eckernförde (4.599) und Schwentinental (4.277; Stand 30. Juni 2021). Gependelt wird vor allem innerhalb des Planungsraums. Darüber hinaus pendeln die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die benachbarten Kreise Schleswig-Flensburg, Ostholstein und Segeberg und nach Hamburg.

Zu den Herausforderungen für die meist mittelständisch geprägte Wirtschaft im Planungsraum gehört im Planungszeitraum unter anderem der Fachkräftemangel, der sich angesichts der demografischen Veränderungen und des absehbaren Rückgangs an Erwerbspersonen weiter verschärfen wird. Darüber hinaus gilt es, verstärkt Erneuerbare Energien und die Chancen der Digitalisierung für die wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen und die Innovationsfähigkeit der Unternehmen im Planungsraum und den Technologietransfer zu verbessern.

Flächenverbrauch

Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und die Schaffung neuer Infrastruktur werden in den kommenden Jahren dazu führen, dass im Planungsraum neue Flächen für Siedlung und Verkehr in Anspruch genommen werden müssen. Schleswig-Holstein hat es sich allerdings zum Ziel gesetzt, die Flächenneuanspruchnahme im Land bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag zu reduzieren. Die gesamte Siedlungsentwicklung im Planungsraum soll flächensparend erfolgen und sich am perspektivischen Ziel einer Flächenkreislaufwirtschaft ausrichten. Innenentwicklung, städtebauliche Verdichtung, Flächen- und Gebäudeumnutzung sowie Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen haben daher bei Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und Infrastruktur Vorrang vor der Neuanspruchnahme von Freiflächen. Bei der Umsetzung kann das Flächenmanagement-Kataster Schleswig-Holstein helfen, das sich im Aufbau befindet. Die Kommunen als Trägerinnen der Bauleitplanung können darin ihre Flächenpotenziale einpflegen und das Kataster für erforderliche Flächen- und Bedarfsnachweise nutzen. Die Landesregierung unterstützt die Kommunen auch mit Informationen und anderen Maßnahmen zum nachhaltigen Flächenmanagement.

Klimawandel

Der Klimawandel und der Anstieg des Meeresspiegels sind zunehmend spürbar. Die aus der globalen Erderwärmung resultierenden Folgen sind eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit, die es mit konsequentem Klimaschutz zu mildern gilt. Zum globalen Schutz des Klimas und der natürlichen Ressourcen muss auch im Planungsraum ein Beitrag geleistet werden. Im Vordergrund steht dabei der Ausbau der Erneuerbaren Energien und des dafür notwendigen Leitungsnetzes, der Aufbau einer klimaneutralen Wärmeversorgung sowie der Umstieg auf eine klima- und

umweltfreundliche Mobilität. Darüber hinaus gilt es, sich im Planungsraum durch kommunale und regionale Anpassungsstrategien und -maßnahmen auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen, den Hochwasser- und Küstenschutz zu verstärken, die Trinkwasserversorgung zu sichern und die Landwirtschaft neu auszurichten. Die Landesregierung wird diese Arbeiten durch eine eigene Klimaanpassungsstrategie unterstützen.

Regionale Kooperationen

Mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung schafft der Regionalplan auf der Ebene des Planungsraums eine wichtige Planungsgrundlage für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung in den nächsten Jahren. Sie ist durch die kommunalen Planungen weiter zu konkretisieren. Viele Herausforderungen der nächsten Jahre lassen sich allerdings nur gemeinsam bewältigen. Interkommunale und regionale Planungsansätze, beispielsweise zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung oder zur Sicherung der Daseinsvorsorge sind daher eine sinnvolle und notwendige Ergänzung zum Regionalplan und den kommunalen Planungen. Sie werden ebenso an Bedeutung gewinnen wie überregionale und internationale Konzepte und Formen der Zusammenarbeit zum Beispiel auf wirtschaftlicher Ebene, im Bereich Erneuerbarer Energien, bei der Verkehrsplanung, der Digitalisierung oder zur Anpassung an den Klimawandel.

Im Planungsraum gibt es bereits auf unterschiedlichen Ebenen Formen der Abstimmung, Zusammenarbeit und Vernetzung über Verwaltungs- und Ländergrenzen hinweg und zwischen Akteuren verschiedenster Institutionen. Hierzu zählen beispielsweise die interkommunale Kooperation in der Förderregion Kiel und die Zusammenarbeit im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (siehe Kapitel 5.1 und 5.4).

Auf regionaler Ebene arbeiten die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön und die Landeshauptstadt Kiel seit 2008 partnerschaftlich als KielRegion an gemeinsamen Themen. Nach der gemeinsamen Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes 2013 hat die Region Entwicklungsziele für die Schwerpunktthemen Leben, Mobilität, Wirtschaft und Wissenschaft festgelegt und Handlungsfelder abgeleitet. Ein Regionalmanagement kümmert sich um die Vermarktung der Region nach innen und außen, entwickelt und begleitet Projekte und verwaltet darüber hinaus das Regionalbudget, mit dem regionale Projekte und

Maßnahmen in den Bereichen Wirtschaft und Arbeit, Mobilität, Klima und Gesundheit sowie Regionalmarketing gefördert werden können. Das Projekt „smarte KielRegion“ soll darüber hinaus die digitale Zukunft der Region vorantreiben und digitale Lösungen für die Handlungsfelder Mobilität, Quartiersentwicklung und Küsten- und Meeresschutz unterstützen. Im Zuge des 2021 eingeleiteten Strategieprozesses KielRegion 2030 wird derzeit festgelegt, in welcher Struktur und mit welchen Zukunftsthemen die regionale Kooperation im überregionalen Kontext nachhaltig positioniert werden kann.

Im Hinblick auf Gewerbeflächenentwicklung und –monitoring im Planungsraum arbeiten die Fachleute aus den Verwaltungen und Wirtschaftsförderungseinrichtungen der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der kreisfreien Städte Kiel und Neumünster als Planungsdialog zusammen.

Im Rahmen der AktivRegionen Eckernförder Bucht, Schlei-Ostsee, Eider- und Kanalregion Rendsburg, Eider-Treene-Sorge, Mittelholstein, Schwentine-Holsteinische Schweiz und Ostseeküste bestehen Kooperationen, die sich als „Ideenschmieden im ländlichen Raum“ verstehen. Der Kreis Plön ist Teil des Fehmarnbelt-Komitees, einer Kooperation entlang der deutsch-dänischen Fehmarn-Belt-Achse, und die kreisfreie Stadt Neumünster ist Teil der Metropolregion Hamburg.

Die bestehenden Kooperationsansätze sollen im Planungszeitraum verstetigt werden und durch weitere Kooperationen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse, zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Stärkung der Wirtschaft im Planungsraum ergänzt werden.

Regionalplan für den Planungsraum II

Grundsätze und Ziele der Raumordnung



Teil B

1. Raumstruktur

Auf die Kapitel 2.2, 2.3, 2.4 und 3.9 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Im gesamten Planungsraum soll die Siedlungsentwicklung flächensparend und nachhaltig erfolgen. Sie soll am perspektivischen Ziel einer Flächenkreislaufwirtschaft ausgerichtet sein.

2 G

Im Ordnungsraum Kiel erfolgt die Siedlungsentwicklung vorrangig auf den Siedlungsachsen. Die Räume zwischen den Siedlungsachsen sollen in ihrer landschaftlich betonten Struktur erhalten bleiben.

Im Ordnungsraum Kiel besteht für benachbarte Städte und Gemeinden bei raumbedeutsamen Planungen für Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Verkehr, Infrastruktur und Freiraumentwicklung ein erhöhtes Abstimmungs- und gemeinsames Planungserfordernis. Die Fördekooperation Kiel und Umland kann einen gemeinsamen Rahmen für Kooperationsthemen bieten und planerische Grundlagen erarbeiten.

3 G

Große Gebiete des Planungsraums gehören zur Raumkategorie ländliche Räume. Die ländlichen Räume sollen als eigenständige, gleichwertige und zukunftsfähige Lebensräume gestärkt werden.

4 G

Die in den ländlichen Räumen ausgewiesenen Stadt- und Umlandbereiche um Eckernförde, Rendsburg, Neumünster (auch Planungsraum III) und Plön sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt werden und dadurch Entwicklungsimpulse für den gesamten ländlichen Raum geben.

Die bestehende Stadt-Umland-Kooperation in der Region Rendsburg hat sich bewährt und soll verstetigt werden. Für die Stadt- und Umlandbereiche Eckernförde, Neumünster und Plön sollen die Möglichkeiten einer stärkeren interkommunalen Zusammenarbeit geprüft werden.

Begründung

B zu 1

Um den Planungsraum zukunftsfähig zu entwickeln, ist es weiterhin erforderlich, Flächen für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe und Industrie, Verkehr, Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder die Energieversorgung in Anspruch zu nehmen. Gleichzeitig hat sich Schleswig-Holstein das Ziel gesetzt, die Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen im Land bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag zu reduzieren. Mittels Flächenkreislaufwirtschaft soll daher perspektivisch das Verhältnis von Siedlungs- und Verkehrsflächen im Bezug zu Freiflächen und land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen gleichbleiben. Dies bedeutet, dass perspektivisch keine Landwirtschafts- und Naturflächen neu für die Siedlungsentwicklung in Anspruch genommen werden sollen. In allen Kommunen im Planungsraum haben daher Innenentwicklung sowie Flächen- und Gebäudeumnutzungen Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen. Außerdem sollen städtebauliche Verdichtung sowie Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen angestrebt werden. Auf die Erfordernisse der Raumordnung zur städtebaulichen Entwicklung gemäß Kapitel 3.9 LEP 2021 wird verwiesen.

B zu 2

Der Landesentwicklungsplan 2021 weist um die Landeshauptstadt Kiel einen Ordnungsraum aus, der einen Verdichtungsraum mit seinen Randgebieten umfasst. Verdichtungsraum und Ordnungsraum sind im Regionalplan in der Nebenkarte nachrichtlich dargestellt. In der Hauptkarte ist die Abgrenzung des Ordnungsraums von den ländlichen Räumen im Planungsraum als Linie dargestellt. In der Nahbereichstabelle (Anlage 1 im Anhang) ist aufgeführt, zu welcher Raumkategorie die Städte und Gemeinden im Planungsraum zählen.

Die Verdichtungsräume wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) festgelegt. Die Festlegung der Ordnungsräume im Landesentwicklungsplan 2021

erfolgte anhand verschiedener Kriterien (unter anderem Verdichtung, Pendlerverflechtungen und Arbeitsplatzzentralität).

Aufgrund der bereits bestehenden Verdichtung im Ordnungsraum ist ein besonders umsichtiger Umgang mit den Flächenressourcen erforderlich. Insbesondere gilt es, in den Ordnungsräumen Grün- und Erholungsräume nachhaltig zu sichern. Hierzu trägt auch die vorrangige Siedlungsentwicklung auf den Siedlungsachsen bei.

Die Fördekooperation Kiel und Umland besteht aus der Landeshauptstadt Kiel sowie 74 umliegenden Gemeinden. Der Kooperationsraum deckt (bis auf Teile des Amtes Bordesholm) einen großen Teil des Ordnungsraumes ab, geht in Teilen aber auch darüber hinaus. Der Zusammenschluss besteht seit 2018 und hat unter anderem planerische Grundlagen zum Thema „Wohnen“ und „Schule“ erstellt, auf die weitergehende und gegebenenfalls teilräumliche Formen der Zusammenarbeit und Abstimmung aufgebaut werden können. Zukünftige Arbeitsschwerpunkte liegen darüber hinaus in Wirtschaftsentwicklung, regionalen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten, Klimaschutz und Klimaanpassung und Digitalisierung. Auch in diesen Themenfeldern sollen über den reinen Informationsaustausch hinaus Kooperationsprojekte für den Gesamttraum oder Teilräume angestrebt werden.

Aufgrund der engen Verflechtungen und der baulichen Verdichtung im Ordnungsraum kommt der interkommunalen Abstimmung der verkehrlichen Entwicklung eine besondere Bedeutung zu. Die Impulse des Masterplans Mobilität der KielRegion für eine engere regionale Zusammenarbeit für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität, wie Ausbau und Vertaktung des Busnetzes, Elektrifizierung des Busverkehrs, Mobilitätsstationen, Premiumradrouten et cetera sollen daher umgesetzt und fortgeführt werden.

B zu 3

Die ländlichen Räume im Planungsraum sind nachrichtlich in der (Neben-)Karte dargestellt. Die zugehörigen Städte und Gemeinden sind in der Nahbereichstabelle (siehe Anlage 1 im Anhang) gekennzeichnet. Aufgrund ihrer räumlichen Lage und verkehrlichen Anbindung, ihrer naturräumlichen Ausstattung und ihrer Wirtschaftsstruktur verfügen die ländlichen Räume im Planungsraum über regional unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten. Die jeweils vorhandenen spezifischen Potenziale sollen mobilisiert und nachhaltig weiterentwickelt werden. Diese liegen an

den Küsten sowie in den Naturparks unter anderem in der Entwicklung von Tourismus und Erholung. Darüber hinaus bieten sich andere Teile des Planungsraumes für die Erzeugung Erneuerbarer Energien an. Zur zukunftsfähigen Gestaltung der ländlichen Räume und zur Verbesserung von Lebensqualität, Wirtschaftskraft und Gemeinschaft der dort lebenden Menschen sollen auch die AktivRegionen mit ihren Maßnahmen beitragen.

B zu 4

Die Stadt- und Umlandbereiche im Planungsraum umfassen die Kernstadt, die direkten Nachbargemeinden sowie die Gebietskulisse bestehender oder wünschenswerter Stadt-Umland-Kooperationen. Die räumliche Abgrenzung im Regionalplan entspricht der Abgrenzung im Landesentwicklungsplan 2021. Die zugehörigen Städte und Gemeinden sind in der Nahbereichstabelle (siehe Anlage 1 im Anhang) gekennzeichnet.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg umfasst neben dem Mittelzentrum Rendsburg und dem Stadtrandkern II. Ordnung Büdelsdorf die Umlandgemeinden Alt-Duvenstedt, Borgstedt, Jevenstedt, Fockbek, Nübbel, Osterrönfeld, Rickert, Schacht-Audorf, Schülldorf, Schülpe bei Rendsburg und Westerrönfeld. Die 2004 geschlossene Kooperation mit dem inhaltlichen Schwerpunkt auf der Abstimmung der wohnbaulichen und gewerblichen sowie der Einzelhandels-Entwicklung innerhalb der Region hat sich 2012 als Anstalt öffentlichen Rechts verstetigt und thematisch breiter aufgestellt. Zu den inhaltlichen Schwerpunkten der Entwicklungsagentur gehören unter anderem die Themen Mobilität und Verkehr, Digitalisierung, Sportstättenentwicklung und Klimaschutz. Die Leitprojekte der Region werden durch einen gemeinsamen Strukturfonds der Kooperation finanziell unterstützt.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Plön sind aus landschaftsräumlichen Gründen erheblich begrenzt. Insofern sollen die Möglichkeiten einer interkommunalen Zusammenarbeit zur Deckung der künftigen Wohn- und Gewerbeflächenbedarfe im Stadt- und Umlandbereich geprüft werden.

Auch im Stadt- und Umlandbereich des Mittelzentrums Eckernförde soll über das gemeinsame Gewerbegebiet mit der Gemeinde Goosefeld hinaus eine wohnbauliche Abstimmung und Zusammenarbeit geprüft werden.

2. Regionale Freiraumstruktur

2.1 Natur und Landschaft

Auf die Kapitel 6.2, 6.2.1 und 6.2.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Vorranggebiete für den Naturschutz sind in der Karte festgelegt.

In den Vorranggebieten für den Naturschutz hat der Schutz der Natur in ihrer Gesamtheit oder in einzelnen Teilen Vorrang vor allen anderen Nutzungen, soweit die fachgesetzlichen Vorschriften keine Ausnahmen gestatten.

2 G

Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft sind in der Karte festgelegt.

In diesen Gebieten sollen Maßnahmen und Planungen nur durchgeführt werden, wenn sie Naturhaushalt und Landschaftsbild nicht erheblich beeinträchtigen und zu keiner negativen, dauerhaften Veränderung der Landschaft führen. Erhebliche Eingriffe sind nur dann hinnehmbar, wenn sie im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich sind und angemessen ausgeglichen werden.

Begründung

B zu 1-2

Fachliche Grundlage für die Festlegungen ist der Landschaftsrahmenplan 2020 für den Planungsraum II sowie die landesweite Biotopkartierung mit Stand 2021. Die aktuellere Darstellung der gesetzlich geschützten Biotopkomplexe weicht insofern von der Darstellung des Landschaftsrahmenplans 2020 ab. Biotopkomplexe ergeben sich durch unmittelbar nebeneinanderliegende oder direkt aneinandergrenzende gesetzlich geschützte Biotopkomplexe. Aus Gründen der Darstellbarkeit werden in den Regionalplänen linienhafte gesetzlich geschützte Biotopkomplexe, wie Knicks, Alleen und Fließgewässer, nicht in die Ermittlung von Biotopkomplexen einbezogen. Auf der nachfolgenden Planungsebene

sowie bei nachfolgenden Zulassungsverfahren bleibt die Beachtung aller gesetzlich geschützten Biotope unberührt.

Entsprechend Kapitel 6.2.1 Absatz 1 LEP 2021 werden im Regionalplan II als Vorranggebiete für den Naturschutz festgelegt:

- bestehende Naturschutzgebiete (NSG),
- gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 21 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) über 20 Hektar,
- Gebiete des Netzes Natura 2000 sowie Gebiete über 20 Hektar, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als NSG nach § 23 BNatSchG in Verbindung mit § 13 LNatSchG erfüllen und die einstweilig sichergestellt sind (§ 22 BNatSchG in Verbindung mit § 12 LNatSchG) oder bei denen ein weitest gehender Anteil an gesetzlich geschützten Biotopen (§ 30 BNatSchG in Verbindung mit § 21 LNatSchG) vorhanden ist,
- Naturwälder gemäß § 14 Landeswaldgesetz (LWaldG) über 20 Hektar.

Entsprechend Kapitel 6.2.2 Absatz 2 LEP 2021 werden die Vorbehaltsträume für Natur und Landschaft im Regionalplan II als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft weiter differenziert. Im Einzelnen werden einbezogen und festgelegt:

- Gebiete über 20 Hektar, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung gemäß § 23 BNatSchG in Verbindung mit § 13 LNatSchG erfüllen, soweit sie nicht bereits als Vorranggebiet gemäß Kapitel 6.2.1 Absatz 1 dargestellt sind,
- Natura 2000-Gebiete (soweit nicht Vorranggebiete für den Naturschutz) und
- Gebiete für den Biotopverbund (Schwerpunkträume und Verbundachsen),
- Geotope.

Die Tabellen 2 und 3 im Anhang enthalten Übersichten über die Natura-2000-Gebiete (Tabelle 2) und geplanten Naturschutzgebiete (Tabelle 3) im Planungsraum II. Den Tabellen kann entnommen werden, welche Natura 2000-Gebiete und welche geplanten Naturschutzgebiete entsprechend der oben genannten Definitionen als Vorranggebiete (VRG) für den Naturschutz oder als Vorbehaltsgebiete (VBG) für Natur und Landschaft festgelegt werden

Hinsichtlich der einzelnen Erhaltungsziele und Schutzzwecke dieser Gebiete wird auf die Ausführungen des Landschaftsrahmenplans 2020 für den Planungsraum II verwiesen.

2.2 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Auf die Kapitel 6.3.1 und 6.3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Im Ordnungsraum Kiel sowie in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung im Planungsraum II sind regionale Grünzüge festgelegt und in der Karte ausgewiesen.

In den regionalen Grünzügen darf planmäßig nicht gesiedelt werden. Es sind nur Vorhaben zuzulassen, die mit den Funktionen entsprechend Kapitel 6.3.1 Absatz 1 LEP 2021 vereinbar sind oder im überwiegenden öffentlichen Interesse stehen.

2 Z

Im Ordnungsraum Kiel sind Grünzäsuren festgelegt und in der Karte ausgewiesen.

Die Grünzäsuren sind generell von einer Bebauung freizuhalten. Die Grundsätze und Ziele für regionale Grünzüge gemäß Kapitel 6.3.1 Absatz 4 bis 6 LEP 2021 gelten hier entsprechend.

Begründung

B zu 1

Entsprechend Kapitel 6.3.1 Absatz 1 LEP 2021 dienen regionale Grünzüge als großräumig zusammenhängende Freiflächen

- der Gliederung des Ordnungsraums und der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung,
- dem Schutz der Landschaft vor Zersiedlung,
- der Sicherung und Entwicklung wertvoller Landschaftsbereiche,
- dem Biotopverbund und dem Gewässerschutz,
- dem Geotopschutz,
- dem Grundwasserschutz,
- der Klimaverbesserung und der Lufthygiene sowie
- der siedlungsnahen landschaftsgebundenen Erholung.

Die Abgrenzung der regionalen Grünzüge gegenüber den einzelnen Ortslagen in der Karte erfolgt unter Berücksichtigung örtlicher Entwicklungsmöglichkeiten. Die kartographische Darstellung ist dabei nicht flächenscharf zu sehen. Die genauere Abgrenzung ist vielmehr im Rahmen der gemeindlichen Planung unter besonderer Berücksichtigung landschaftspflegerischer und ortsplanerischer Gesichtspunkte und in der Regel auf der Grundlage der Landschaftsplanung zu prüfen.

Die regionalen Grünzüge dienen dem Erhalt und der Entwicklung zusammenhängender Freiräume. Sie tragen damit zur Schonung des Außenbereichs bei und fördern eine flächensparende und kompakte Siedlungsentwicklung in den Ordnungsräumen und in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung.

B zu 2

Entsprechend Kapitel 6.3.2 Absatz 1 LEP 2021 dienen Grünzäsuren der ortsnahen Erholung sowie der Klimaverbesserung und können darüber hinaus auch besondere Funktionen innerhalb des Biotopverbundsystems übernehmen.

Auch die Grünzäsuren sind nicht flächenscharf zu sehen, sie sind schematisch dargestellt und bedürfen einer Konkretisierung im Rahmen der Landschafts- und Bauleitplanung.

2.3 Grundwasserschutz

Auf die Kapitel 6.4.1 und 6.4.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Vorranggebiete für den Grundwasserschutz sind in der Karte festgelegt.

In den Vorranggebieten für den Grundwasserschutz sind zum Zweck der nachhaltigen Sicherung der Trinkwasserversorgung alle anderen Nutzungsansprüche der Sicherung der Qualität und der Nutzungsmöglichkeiten der Grundwasservorkommen unterzuordnen.

2 G

Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz sind in der Karte festgelegt.

In diesen Vorbehaltsgebieten kommt neben der Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung dem Gesichtspunkt des vorsorgenden Grundwasserschutzes bei der Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen ein besonderes Gewicht zu.

Begründung**B zu 1**

Gemäß Kapitel 6.4.1 Absatz 1 LEP 2021 werden in den Regionalplänen die bereits festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete mit ihren äußeren Grenzen (Schutzzone 3) für Einzugsbereiche von Wassergewinnungsanlagen dargestellt.

Tabelle 1: Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum II (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein [seit 2022 Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur], 2020).

Nummer	Name des Trinkwasserschutzgebietes	in Kraft getreten/geändert	Größe in Hektar	Kreis/kreisfreie Stadt
3	Rendsburg	2002/2010	1.343	Rendsburg-Eckernförde
4	Schwentinental	2006/2010	4.866	Plön/ Landeshauptstadt Kiel
10	Neumünster	1988/1990	2.599	Neumünster/Plön
13	Bordesholm	1990	259	Rendsburg-Eckernförde
26	Plön-Stadtheide	2000/2006	66	Plön
34	Eckernförde-Süd	2006/2010	574	Rendsburg-Eckernförde

B zu 2

Gemäß Kapitel 6.4.2 Absatz 1 LEP 2021 (Begründung) werden in den Regionalplänen die geplanten Trinkwasserschutzgebiete und die Einzugsgebiete der Grundwassererfassung größerer öffentlicher Wasserversorgungsunternehmen (Trinkwassergewinnungsgebiete) als Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz

festgelegt. Grundlage der Festlegung ist der Landschaftsrahmenplan, der die entsprechend dem hydrogeologischen Kenntnisstand ermittelten Einzugsgebietsabgrenzungen größerer öffentlicher Wasserversorgungsunternehmen (Trinkwassergewinnungsgebiete) und geplanten Trinkwasserschutzgebiete darstellt.

2.4 Binnenhochwasserschutz

Auf die Kapitel 5.7, 6.5 und 6.5.1 LEP 2021 und Ziffer I. und II BRPH wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Die zur Regelung des Hochwasserabflusses im Binnenland erforderlichen Flächen sind als Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz in der Karte festgelegt. Die Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz sind in ihrer natürlichen Funktion als Überschwemmungsbereiche dauerhaft zu erhalten und zu sichern. Sie sind von Bebauung frei zu halten, soweit keine Baurechte gemäß §§ 30, 31, 33 und 34 Baugesetzbuch (BauGB) bestehen. Die Ausweisung neuer Baugebiete ist unzulässig. Ausnahmen sind hiervon abweichend nur im Rahmen der Regelungen der §§ 78 und 78a Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zulässig. In den Vorranggebieten sind Planungen und Maßnahmen auszuschließen, die die Funktion als Hochwasserabfluss- oder Retentionsraum beeinträchtigen oder durch die der Hochwasserabfluss erhöht oder beschleunigt wird.

2 G

Die Wiedergewinnung von natürlichen Rückhalteflächen soll durch Maßnahmen wie Deichrückverlegungen ermöglicht werden. Zudem soll durch die Ertüchtigung von Deichen entlang der Binnengewässer des Planungsraums der Schutz vor Hochwasserschäden verbessert werden. Zur Verzögerung des Abflusses von Niederschlagswasser soll geprüft werden, ob zusätzliche Retentionsflächen gewonnen und genutzt werden können. Standorte für neue Polder sollen geprüft sowie bestehende Polder gesichert werden.

Begründung

B zu 1

Kapitel 6.5.1 Absatz 1 LEP 2021 benennt die Gebiete, die als Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz festzulegen sind.

Dies sind:

- die per Rechtsverordnung festgesetzten Überschwemmungsgebiete,
- die Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser eines oberirdischen Gewässers überschwemmt oder durchflossen oder für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden (Legaldefinition gemäß § 76 Absatz 1 Satz 1 WHG und nach § 74 Absatz 1 Satz 2 Landeswassergesetz (LWG) auch die tidebeeinflussten Gebiete) sowie
- die wasserrechtlich (bis zu ihrer Festsetzung vorläufig) gesicherten Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen oder die zur Hochwasserentlastung und Rückhaltung beansprucht werden.

Dies umfasst nach § 74 Absatz 5 LWG alle in den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten dargestellten Gebiete, in denen ein Hochwasserereignis innerhalb von 100 Jahren zu erwarten ist und die zur Hochwasserentlastung und Rückhaltung beansprucht werden (HQ100). Relevante Gewässersysteme im Planungsraum II sind die Eider im Bereich Flintbek oder die Stör einschließlich ihrer Nebengewässer im Bereich Neumünster. Allgemein sind häufig die Unterläufe und Mündungsbereiche relevant, hierbei insbesondere die Kossau. Ebenso zu nennen ist die Haaler Au im Bereich der Mündung in den Nord-Ostsee-Kanal.

Entsprechend Ziffer II.1.4 Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) sind von den Wasser- und Bodenverbänden benannte Polder, Speicherbecken und –seen beziehungsweise Teile davon, die eine besondere Bedeutung für den Hochwasserrückhalt aufweisen, ebenfalls als Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz festgelegt. Im Planungsraum II ist dies vor allem ein Teil der Schierbek.

Um die Vorranggebiete in der Karte des Regionalplans darstellen zu können, wurde eine kartographische Generalisierung durchgeführt. Schmale Flächen, die eine

Mindestbreite von 100 Metern nicht erreichen sowie isoliert liegende Einzelflächen mit einer Größe von unter fünf Hektar wurden nicht flächig, sondern als schematische Punktklinie dargestellt. Für die konkrete Abgrenzung der Überschwemmungsgebiete sind die Hochwassergefahrenkarten nach § 74 Absatz 2 WHG heranzuziehen.

In der Vergangenheit sind umfangreiche Überschwemmungsbereiche der Flüsse durch Begradigung, Ausbau und Eindeichung vernichtet worden. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz hat daher die Erhaltung der Rückhaltefunktion der noch bestehenden Überschwemmungsbereiche eine wichtige Funktion. Deshalb ist die Festlegung von Vorranggebieten im Regionalplan II als eine der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Wasser und den darauf aufbauenden Hochwasserrisikomanagement-Plänen (HWRM) der Flussgebietseinheiten (FGE) Eider, Schlei/Trave und Elbe vorgesehen sowie in Kapitel 6.5.1 Absatz 1 LEP 2021 festgelegt. Zusätzliche Festlegungen trifft der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH).

In den Vorranggebieten ist eine Ausweisung neuer Baugebiete grundsätzlich unzulässig, soweit nicht bereits Baurechte nach §§ 30, 31, 33 und 34 BauGB bestehen, um dem weiteren Verlust von Flächen für den vorbeugenden Hochwasserschutz entgegenzuwirken. Zusätzliche Bebauung kann die Speicherfähigkeit der Fläche und durch erhöhte Versiegelung auch die Versickerungsfähigkeit des Bodens sowie die Funktion als Abflussbereich beeinträchtigen, zudem steigt das Schadenspotenzial (besonders bei sensiblen Nutzungen). Bauliche Zulässigkeit und Ausnahmemöglichkeiten werden durch die §§ 78 und 78a WHG in Verbindung mit den §§ 75, 76, 77 LWG geregelt.

Im Fall möglicher Ausnahmen ist für raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen eine hochwasserangepasste Bauweise zu beachten. Für die bereits vorhandene Bestandsbebauung in Vorranggebieten soll gemäß Kapitel 6.5.1 Absatz 3 LEP 2021 der Hochwasserschutz verbessert und für ausreichende Hochwasservorsorge an Gebäuden gesorgt werden. Flächennutzungspläne, die in Vorranggebieten Bauflächen vorsehen, die noch nicht bebaut und für die noch keine Bebauungspläne aufgestellt sind, sollen gemäß Ziffer II.2.2 BRPH möglichst umgewidmet werden. Für besonders durch Binnenhochwasser gefährdete Nutzungen mit Bestandsschutz innerhalb der Vorranggebiete wird, wenn dies grundsätzlich möglich ist, ein Rückzug aus den gefährdeten Gebieten empfohlen.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die Vorranggebiete betreffen, sind deshalb frühzeitig mit den für den Binnenhochwasserschutz zuständigen Fachbehörden abzustimmen. Die hochwasserschutzfachliche Einschätzung zu einer Planung oder Maßnahme trifft letztendlich die zuständige untere Wasserbehörde.

B zu 2

Die 2021 fortgeschriebenen HWRM-Pläne der FGE Eider, Schlei/Trave und Elbe formulieren eine Reihe von Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Hochwasservorsorge und –abwehr. Räumliche Schwerpunkte im Planungsraum II sind hierbei die Stör im Bereich Neumünster sowie der Mittellauf der Eider westlich von Rendsburg.

Im Bereich der Stör, der Bünzau, der Schmarkau sowie der Schwarzbek soll durch Maßnahmen wie Deichrückbau die Wiedergewinnung von natürlichen Rückhalteflächen ermöglicht werden.

Im Bereich des Nord-Ostsee-Kanals soll geprüft werden, ob Retentionsflächen im Hinterland der Schöpfwerke sowie multifunktionale Retentionsflächen auf der gesamten Kanallänge als Rückhalteflächen zur Verzögerung des Abflusses von Niederschlagswasser genutzt werden können.

Zum Zweck der Freihaltung der dafür notwendigen Flächen für die Umsetzung der genannten Maßnahmen soll dem Belang des Hochwasserschutzes im Fall anderer raumbedeutsamer Maßnahmen und Planungen in der Abwägung besonderes Gewicht gegeben werden.

2.5 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich

Auf die Kapitel 6.6 und 6.6.1 LEP 2021 und Ziffer I. und III. BRPH wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

In der Karte sind Vorranggebiete für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich festgelegt. In den Vorranggebieten für den

Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich haben die Belange des Küstenschutzes und der Anpassung an die Folgen der Klimaveränderung gegenüber konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen Vorrang. Sie sind von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die nicht dem Küstenschutz dienen und sonstigen nur schwer revidierbaren Nutzungen, die im Konflikt mit Belangen des Küstenschutzes und der Anpassung an den Klimawandel stehen, freizuhalten.

2 Z

Ausnahmen vom Vorrang des Küstenschutzes und der Klimafolgenanpassung sind für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen möglich, wenn diese

- in öffentlichen Häfen liegen und Hafенbetriebszwecken dienen,
- der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie der Sicherheit der Bundeswasserstraßen dienen, oder
- bereits zulässig sind aufgrund eines Bebauungsplanes, der vor dem Inkrafttreten der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein 2021 rechtsverbindlich war, oder weil sie im Bereich eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils nach § 34 BauGB liegen, und
- wenn die Durchführung der zur ausreichenden Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit der Umsetzung der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zeitlich und rechtlich verbindlich sichergestellt ist.

Die Ausweisung neuer Bauflächen und Baugebiete durch Bauleitpläne oder sonstige bauplanungsrechtliche Satzungen im Wege einer Ausnahme ist nur zulässig, wenn sie ausschließlich für bauliche Anlagen erfolgt, die unter den Voraussetzungen des § 82 Absatz 3 LWG zulässig sind und die Vereinbarkeit mit den Belangen der Klimafolgenanpassung sichergestellt ist.

3 G

Der Abschnitt des Landesschutzdeiches in Kiel-Friedrichsort soll verstärkt werden.

Die Funktionsfähigkeit der Regionaldeiche, der Mitteldeiche und der sonstigen Küstenhochwasserschutzanlagen im Planungsraum soll gewährleistet und Verschlechterungen vermieden werden. Deichvorland für den Schutz vor Meeresüberflutungen soll räumlich gesichert und dessen Neubildung an geeigneter Stelle ermöglicht werden.

Begründung

B zu 1

In den Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten nach § 74 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind gemäß § 73 WHG in Verbindung mit § 59 Absatz 1 Landeswassergesetz (LWG) die Hochwasserrisikogebiete dargestellt. Hiervon gelten jene Bereiche als ausreichend geschützt, die landeinwärts hinter einem Landesschutzdeich oder einer Hochwasserschutzanlage mit vergleichbarem Schutzstandard liegen und nur bei einem Extremereignis (HW200extrem) überflutet werden. Alle Hochwasserrisikogebiete, die bei einem Ereignis mit niedriger Wahrscheinlichkeit überflutet werden beziehungsweise nicht durch einen Landesschutzdeich oder vergleichbare Anlagen geschützt sind, gelten als nicht ausreichend geschützt (HW200). Auf die Themenkarte 25 im Kapitel 6.6.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Im Regionalplan werden diese nicht ausreichend vor Meeresüberflutungen geschützten Bereiche gemäß Kapitel 6.6.1 Absatz 1 LEP 2021 sowie im Sinne der HWRM-Pläne der FGE Eider und Schlei/Trave als Vorranggebiete für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung festgelegt.

Um die Vorranggebiete in der Karte des Regionalplans darstellen zu können, wurde eine kartographische Generalisierung der Kulisse durchgeführt. Schmale Flächen, die eine Mindestbreite von 100 Metern nicht erreichen sowie isoliert liegende Einzelflächen mit einer Größe von unter zehn Hektar wurden nicht flächig, sondern als schematische Punktlinie dargestellt. Für die konkrete Abgrenzung der Überflutungsbereiche sind die Hochwassergefahrenkarten nach § 74 Absatz 2 WHG heranzuziehen.

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt gemäß Kapitel 6.6.1 Absatz 1 zusätzlich Bereiche textlich pauschal als Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung fest, die in fest definierten Zonen an den Küsten liegen. Diese leiten sich von den Bauverbotszonen gemäß § 82 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 LWG ab und sind:

- ein Küstenstreifen bis 50 Meter landwärts vom Fußpunkt der Innenböschung von Landesschutzdeichen und bis 25 Meter vom Fußpunkt der Innenböschung von Regionaldeichen,

- das Deichvorland sowie
- ein Küstenstreifen bis 150 Meter landwärts von der oberen Böschungskante eines Steilufers oder vom seewärtigen Fußpunkt einer Düne oder eines Strandwalles.

In der Karte des Regionalplans werden diese Bereiche nicht separat dargestellt, können sich aber mit den zeichnerisch ausgewiesenen Vorranggebieten für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung überlagern, wenn ein entsprechendes Hochwasserrisiko ohne den notwendigen Schutz vorliegt.

B zu 2

In den fachgesetzlichen Regelungen zum Hochwasserschutz sowie den baulichen Maßnahmen zur Erhöhung und Verstärkung der Landesschutzdeiche und anderer Hochwasserschutzanlagen mit vergleichbarem Schutzstandard spiegeln sich die Anforderungen an den Hochwasserschutz und die Hochwasservorsorge durch den Klimawandel wider. Im Küstenraum konzentriert sich eine Vielzahl von Nutzungsinteressen unterschiedlicher Akteure. Deshalb obliegt der Raumordnung und Regionalplanung als koordinierender Planungsebene die übergeordnete Sicherung des Vorrangs der Küstenschutzbelange in der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen. Die Vereinbarkeit von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit den Belangen des Küstenschutzes wird auf der Genehmigungsebene letztendlich durch die zuständigen Fachbehörden festgestellt. Die Zulässigkeit von Vorhaben und mögliche Ausnahmen von Bauverboten werden durch die §§ 80, 81 und 82 LWG geregelt. Die definierten Ausnahmen bestimmen die Fälle, in denen der Vorrang der Belange des Küstenschutzes und der Anpassung an den Klimawandel gegenüber anderen Belangen zurückgestellt werden kann. Anforderungen, die über die raumordnerische Sicherung hinausgehen sowie die Regelungen nach §§ 80 und 82 Absatz 2 LWG bleiben unberührt. Zusätzliche Festlegungen trifft der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH).

Bei wesentlichen Änderungen von Bestandsnutzungen, die genehmigungspflichtig sind sowie bei der Änderung oder Neuaufstellung von Bauleitplänen, ist die Übereinstimmung der Planung mit den Belangen des Küstenschutzes eine Voraussetzung. Dies setzt in der Regel eine hochwasserangepasste Bauweise voraus. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die Vorranggebiete betreffen, sind deshalb frühzeitig mit der unteren Küstenschutzbehörde

abzustimmen, die letztendlich die hochwasserschutzfachliche Einschätzung zu einer Planung oder Maßnahme trifft.

B zu 3

Zum Schutz von Menschen sowie ihren Siedlungen, Infrastrukturen und Sachwerten werden in den Küstenzonen des Planungsraumes II unterschiedliche Vorsorge- und Schutzmaßnahmen verfolgt. Die übergeordnete Handlungsstrategie legen der Generalplan Küstenschutz und die Fachpläne Küstenschutz für einzelne Küstenabschnitte sowie Inseln und Halligen fest. Weitere Maßnahmen nennen die Hochwasserrisikomanagement-Pläne für die Flussgebietseinheiten Eider und Schlei/Trave. Die Maßnahmen zielen vor allem darauf ab, die Wehrfähigkeit der Deichlinien zu erhalten, die Inseln und Halligen zu sichern und natürliche Küstenschutzelemente zu erhalten. Für die systematische Anpassung der Landesschutzdeiche an den Klimawandel, die den höchsten Schutzstandard aufweisen, wird Sorge getragen.

Nach § 65 LWG werden Landesschutzdeiche, Regionaldeiche, Mitteldeiche und Binnendeiche unterschieden. Für die Unterhaltung der Landesschutzdeiche sowie die Regionaldeiche auf den nordfriesischen Inseln und Halligen ist das Land zuständig.

Der Generalplan Küstenschutz in der Fortschreibung 2022 weist für Schleswig-Holstein einen Bedarf von 74 Kilometern, hiervon im Planungsraum II 1,3 Kilometer, zu verstärkender Deiche aus.

Teile der Ostseeküste im Planungsraum II sind von strukturellem Steiluferrückgang betroffen. Bautechnisch massive Küstensicherungsmaßnahmen sollen nur dort zum Einsatz kommen, wo Siedlungen, wichtige Infrastrukturanlagen und hohe Sachwerte gefährdet sind. Zur nachhaltigen Klimaanpassung an der Ostseeküste wird von der Landesregierung bis Ende 2024 eine Gesamtstrategie „Entwicklung Ostseeküste 2100“ entwickelt.

2.6 Rohstoffsicherung

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Auf die Kapitel 4.6, 4.6.1 und 4.6.2 LEP 2021 wird verwiesen.

1 Z

Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe sind in der Karte festgelegt.

Diese Vorranggebiete sind von Nutzungen freizuhalten, die den Abbau wesentlich erschweren oder verhindern würden. Andere Nutzungen sind nur zulässig, wenn sie mit dem festgelegten Vorrang vereinbar sind.

2 G

Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe sind in der Karte festgelegt.

In den Vorbehaltsgebieten

- sollen die Rohstofflagerstätten oder -vorkommen vorsorglich für eine Rohstoffgewinnung von irreversiblen Nutzungen freigehalten werden und
- sollen bei Vorhaben, die eine spätere Rohstoffgewinnung ausschließen oder wesentlich beeinträchtigen können, den Rohstoffvorkommen oder -lagerstätten bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Begründung

B zu 1

Grundlage für die regionalplanerischen Festlegungen von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten ist der Fachbeitrag Rohstoffsicherung des Geologischen Dienstes im ehemaligen Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR SH) vom Januar 2019. Dieser enthält sowohl Auswertungen zu den Abbauaktivitäten im Land und in den Planungs- und Wirtschaftsräumen als auch die Festlegung und Bewertungen der Rohstoffpotenzialflächen.

Insgesamt befinden sich im Planungsraum II 53 Rohstoffpotenzialflächen mit einer Größe von insgesamt rund 11.500 Hektar. Davon sind 24 Flächen als Lagerstätten und 29 Flächen als Vorkommen eingestuft. Als Lagerstätten werden Gebiete bezeichnet, die hochwertige Rohstoffe enthalten und unter den derzeitigen wirtschaftlichen Bedingungen als rohstoffwirtschaftliche Versorgungsbasis dienen beziehungsweise geeignet erscheinen. Vorkommen stellen Rohstoffpotenziale dar, die hinsichtlich ihrer Verbreitung und Verwendungsmöglichkeiten noch nicht so weitgehend untersucht sind, dass sie ganz oder teilweise als Lagerstätte bezeichnet werden können. Wirtschaftlich nutzbare oberflächennahe Rohstoffe sind im Planungsraum II im wesentlichen Sand, Kies und tonige Rohstoffe.

Die Themenkarte Rohstoffsicherung stellt die Rohstoffpotenzialflächen des Geologischen Dienstes nach Rohstoffart, Vorkommen oder Lagerstätte und Klassifizierung dar (siehe [Anhang 3.1](#)).

Im Planungsraum II sind im Jahr 2016 rund 2,3 Millionen Tonnen Sand, Kies und tonige Rohstoffe produziert worden. Dagegen wurden hier rund 2,9 Millionen Tonnen heimischer Rohstoffe verbraucht. Die in der Region produzierten Sand- und Kiesmengen werden überwiegend auch im Planungsraum verwendet. Der Bedarf an weiteren heimischen Rohstoffen wird durch Lieferungen vor allem aus den südlich angrenzenden Kreisen des Planungsraumes III gedeckt (Quelle: Fachbeitrag „Rohstoffsicherung“, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein 2019).

Die Festlegung von Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe setzt eine Abwägung mit konkurrierenden Raumansprüchen voraus und hat zur Folge, dass die langfristige Sicherung einer Abbaumöglichkeit Vorrang vor anderen Nutzungsinteressen hat.

Entsprechend Kapitel 4.6.1 Absatz 1 LEP 2021 sind in der Karte Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe festgelegt, wenn in den Gebieten genehmigte Vorhaben zur Nutzung verwertbarer Lagerstätten durchgeführt werden oder unmittelbar durchgeführt werden sollen. Die Vereinbarkeit eines Rohstoffabbaus mit anderen Raum- und Umweltbelangen ist hier bereits auf der Ebene von Genehmigungsverfahren geprüft worden. Das Vorhaben ist entweder bereits genehmigt oder im fachrechtlich relevanten Verfahren ist eine Genehmigungsfähigkeit einer beantragten Fläche bereits erkennbar.

Der Abgrenzung der Vorranggebiete wurde grundsätzlich der Flächenumfang der Genehmigung beziehungsweise der absehbaren Genehmigung zu Grunde gelegt. Aus kartographischen Gründen können in der Karte des Regionalplans Vorranggebiete erst ab einer Größe von circa zehn Hektar dargestellt werden. Der Genehmigungsstatus von kleineren Flächen wird damit jedoch nicht in Frage gestellt. Vielmehr tragen auch diese Abbauflächen zur Rohstoffversorgung bei.

Genehmigte Abbaubereiche, in denen die Rohstoffe bereits weitestgehend abgebaut worden sind, werden in der Karte nicht mehr als Vorranggebiete dargestellt. Sofern bei größeren Abbaubereichen Informationen zu konkreten Abbauständen von Teilflächen vorhanden waren, wurde die Festlegung der Vorranggebiete auf die genehmigten und (aktuell oder zukünftig) im Abbau befindlichen Bereiche beschränkt und bereits abgebaute Flächen ausgespart.

In Einzelfällen wurden aus Gründen der kartographischen Darstellbarkeit in der Karte kleinteilige angrenzende Flächen ebenfalls in die Vorrangdarstellungen aufgenommen.

Nach Kapitel 4.6.1 Absatz 2 LEP 2021 sollen im Regionalplan weitere Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe ausgewiesen werden, bei denen

- die der Ausweisung zugrundeliegenden Lagerstätten rohstoffgeologisch hinsichtlich Mindestanforderungen an Qualität, Menge und räumlicher Ausdehnung ihrer Rohstoffe ausreichend erkundet worden sind und die für die Deckung des regionalen oder überregionalen Bedarfs von Bedeutung sind,
- Ausweichmöglichkeiten für den Abbau eines regional seltenen und knappen Rohstoffs in vertretbarer Weise nicht angeboten werden können

und bei denen weiterhin

- die ökologische und landschaftsräumliche Verträglichkeit gegeben ist sowie
- günstige Transportwege (zwischen Gewinnungs-, Aufbereitungs- und Weiterverarbeitungsstätten sowie der Endverbraucherin oder dem Endverbraucher) und eine gute Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur gesichert sind.

Der Geologische Dienst im Landesamt für Umwelt (LfU) hat auf Basis der oben genannten rohstoffgeologischen und rohstoffwirtschaftlichen Kriterien Vorschläge für

die Festlegung weiterer Vorranggebiete unterbreitet. Diese sind im Rahmen eines regionalplanerischen Abwägungsprozesses mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen bewertet worden, um zu prüfen, ob die geforderte ökologische und landschaftsräumliche Verträglichkeit gegeben ist. Die Festlegung von Vorranggebieten erfolgte in der Regel dann, wenn diese Voraussetzung erfüllt war und die Gebiete zum größten Teil innerhalb der Rohstoffpotenzialgebiete liegen, die auch die planerische Grundlage für die Festlegung der Vorbehaltsgebiete darstellen (siehe Begründung zu 2). Auch bezüglich der Abwägungskriterien wird auf die Begründung zu 2 verwiesen.

Abbauvorhaben in Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe entsprechen regelmäßig den Zielen der Raumordnung. Aufgrund der Maßstabebene des Regionalplans ist nicht ausgeschlossen, dass auf kleinräumigen Teilflächen öffentliche Belange (zum Beispiel kleinteilige Wald- oder Biotopbereiche, Einzelhäuser) einem Abbau entgegenstehen.

B zu 2

Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe stellen relativ konfliktarme Bereiche im Hinblick auf einen Abbau dar und sollen gegenüber konkurrierenden Nutzungen gesichert werden. Sie sind als Rohstoffreserve anzusehen.

Grundlage für die Festlegung sind die Rohstoffpotenzialgebiete des Fachbeitrages Rohstoffsicherung des Geologischen Dienstes. Entsprechend Kapitel 4.6.2 Absatz 2 LEP 2021 sollen als Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe festgelegt werden:

- Lagerstätten, für die noch kein Vorrang festgelegt worden ist, und
- Gebiete mit noch nicht ausreichend untersuchten Rohstoffvorkommen oder nicht genau bestimmbar Rohstoffmengen, soweit sie von erkennbar regionaler oder überregionaler Bedeutung sind.

Bei den regionalplanerischen Festlegungen sind neben den Kriterien in Kapitel 4.6.2 Absatz 2 LEP 2021 ferner die naturschutzfachlichen Hinweise und Empfehlungen des Landschaftsrahmenplanes 2020 für den Planungsraum II eingegangen.

Insofern berücksichtigt die Regionalplanung bei der Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsinteressen die Gesamtsituation der Gebiete. Sie ergibt sich einerseits aus

der rohstoffgeologischen Bedeutung (Qualität und Abbauwürdigkeit, Lage und verkehrliche Anbindung) und der volkswirtschaftlichen Bedeutung (Beitrag zur Bedarfsdeckung und Lieferbeziehungen). Andererseits sind die besonderen Empfindlichkeiten der Schutzgüter sowie entgegenstehende Planungen zu berücksichtigen.

In der Abwägung wurden die nachfolgenden Kriterien für eine Raumwiderstandsanalyse der Rohstoffpotenzialgebiete herangezogen:

Eine Überlagerung mit folgenden Kriterien führte dabei (grundsätzlich) zum Ausschluss als Vorbehaltsgebiet:

- Vorranggebiete für den Naturschutz (Kapitel 2.1),
- Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz (Kapitel 2.4),
- Wasserschutzgebietszonen I und II,
- Gewässer und Gewässerschutzstreifen (sofern sie nicht innerhalb von Abbaubereichen liegen),
- vorhandene und planverfestigte Siedlungsgebiete,
- Weltkulturerbe Danewerk/Haithabu einschließlich einer 500 Meter Pufferzone,
- Flugplätze und militärische Liegenschaften (zum Beispiel Übungsplätze),
- Vorranggebiete Windenergie der Teilaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II (Windenergie an Land).

Darüber hinaus wurden in der Regel Natura 2000-Gebiete auch dann ausgeschlossen, wenn sie nicht für die Festlegung als Vorranggebiete für Naturschutz in Betracht kommen. FFH-Gebiete haben regelmäßig herausragende Bedeutung für die Erhaltung oder Wiederherstellung bestimmter Lebensraumtypen oder Habitate von bestimmten Arten. Bei einem großflächigen Abbau von oberflächennahen Rohstoffen in FFH-Gebieten ist regelmäßig von erheblichen Beeinträchtigungen allein durch den Flächenverlust und die daraus resultierenden Sekundärwirkungen für die jeweiligen Entwicklungsziele auszugehen. Daher ist ein pauschaler Ausschluss der FFH-Gebiete im Rahmen der Abwägung gerechtfertigt.

In die Abwägung eingegangen sind ferner:

- Schwerpunktbereiche des Biotopverbundsystems,
- Waldgebiete,
- Landschaftsschutzgebiete,

- Gewässertalräume,
- (Siedlungs-) Achsenräume und Entwicklungs- und Entlastungsorte,
- archäologische Konfliktbereiche mit hoher Bedeutung,
- besonders schützenswerte Geotope,
- geplante Stromtrassenkorridore.

Im Einzelfall hinzugezogen wurden ferner:

- Kernzonen von Naturparks,
- Historische Kulturlandschaften,
- Verbundachsen des Biotopverbundsystems,
- Wasserschutzgebietszonen III,
- Hochwasserrisikogebiete durch Flusswasser,
- Archäologische Konfliktbereiche mit mittlerer Bedeutung,
- Kulturdenkmale,
- weitere einzelfallbezogene Kriterien.

Die Abwägung erfolgte in intensiver Abstimmung mit den betroffenen Fachbehörden, insbesondere mit den unteren Naturschutzbehörden der Kreise und kreisfreien Städte als Genehmigungsbehörden.

Aufgrund des Regionalplanungsmaßstabes ist es nicht ausgeschlossen, dass innerhalb der Vorbehaltsgebiete kleinteilige Nutzungen und Belange vorhanden sind, die einem Rohstoffabbau entgegenstehen beziehungsweise im Rahmen einer konkreten Abbauplanung besonders berücksichtigt werden müssen (zum Beispiel einzelne Hügelgräber, kleinteilige Waldflächen, landwirtschaftliche Hofstellen, Splittersiedlungen, Straßen und Wege, Einzelbiotope).

Lineare Strukturen wie Straßen, Leitungen und Schienen sind maßstabsbedingt ebenfalls nicht als Ausschlusskriterien in die Abwägung eingegangen, sie wurden im Einzelfall aber für die Abgrenzung der Gebiete herangezogen. Insofern erfolgt im Regionalplan teilweise eine Überlagerung der Vorbehaltsgebiete mit Autobahnen, regionalbedeutsamen Straßen, Schienentrassen und Stromleitungen. Konkrete Abbauplanungen in diesen Bereichen haben diese Infrastrukturen und ihre gesetzlichen Abstandserfordernisse jedoch zu berücksichtigen.

Sofern einzelne Gemeinden in ihren Flächennutzungsplänen Konzentrationsflächen zur Steuerung des Rohstoffabbaus (im Sinne von § 35 Absatz 3 BauGB) dargestellt

haben, werden diese durch eine Festlegung von Vorbehaltsgebieten im Regionalplan nicht aufgehoben. Es besteht aber das Erfordernis, die Regionalplanfestlegungen bei späteren Änderungen der Konzentrationsflächenplanungen zu berücksichtigen.

Einige Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe liegen innerhalb der regionalen Grünzüge. Der mit den regionalen Grünzügen verbundene Freiraumschutz steht dem Rohstoffabbau nicht entgegen.

Der Abbau von oberflächennahen Rohstoffen sollte insbesondere in den Vorbehalts- und Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe erfolgen, um Landschaftsschäden an anderer Stelle zu vermeiden. Ihre Festlegung im Regionalplan beinhaltet aber keine Negativaussage dahingehend, dass Abbauvorhaben außerhalb dieser Gebiete den Zielen der Raumordnung widersprechen. Die landesplanerische Beurteilung solcher Vorhaben erfolgt im Einzelfall anhand der Aussagen des Regionalplans zu den jeweils betroffenen Flächen. Bei Abbauvorhaben mit einer Flächengröße ab zehn Hektar prüft die Landesplanung die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens.

Im Hinblick auf die Nutzung von Rohstoffen und die Durchführung von Abbauten sowie ihre Rekultivierung und Renaturierung wird auf die entsprechenden Grundsätze in Kapitel 4.6 LEP 2021 verwiesen.

Zur Rohstoffversorgung mit heimischen Rohstoffen enthält der Regionalplan rund 649 Hektar an Vorranggebieten und 5.457 Hektar an Vorbehaltsgebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe. Davon entfallen über 90 Prozent auf Flächen mit Sand- und Kieslagerstätten und -vorkommen.

Aus rohstoffwirtschaftlicher Sicht sind insbesondere die Vorranggebiete sowie die Vorbehaltsgebiete in den Rohstoffpotenzialgebieten der Klassen A und teilweise B für die Rohstoffsicherung bedeutsam (insgesamt 3.550 Hektar). Für die Vorranggebiete sowie besonders bedeutsamen Vorbehaltsgebiete im Planungsraum II hat der Geologische Dienst daher das Rohstoffpotenzial an Sand und Kies überschlägig ermittelt. Dazu wurden für die konkreten Gebiete sowohl die Mächtigkeit des Rohstoffes als auch Ausschlussflächen (zum Beispiel Straßen oder Altabbau), technische Abbauverluste und ein pauschaler Ansatz für weitere Einflussfaktoren (zum Beispiel kleinräumige Ausschlussflächen) berechnet.

Nach diesen Schätzungen ist innerhalb der Vorranggebiete sowie der ausgewählten Vorbehaltsgebiete im Planungsraum II eine theoretisch abbaubare Rohstoffmenge

von rund 199 Millionen Tonnen Sand und Kies vorhanden. Außerhalb der bereits genehmigten oder beantragten Flächen steht dieses Potenzial in der Regel aber noch unter dem Vorbehalt nicht abschätzbarer Abzüge (zum Beispiel Genehmigungsaufgaben, Grundeigentümergebote).

Es wird davon ausgegangen, dass in den kommenden Jahren der Bedarf an heimischem Sand und Kies durch die verstärkte Bautätigkeit weiter steigt. Der Anteil der geschätzten zukünftigen heimischen Jahresproduktion von rund 19,5 Millionen Tonnen landesweit liegt im Planungsraum II rein rechnerisch bei knapp 2,7 Millionen Tonnen pro Jahr. Die zeitliche Reichweite der Vorräte in den Vorranggebieten im Planungsraum II wird auf circa elf Jahren geschätzt. Weitere Rohstoffmengen liegen in den Vorbehaltsgebieten. Das theoretische Rohstoffpotenzial an Sand und Kies in den ausgewählten bedeutsamen Vorbehaltsgebieten liegt bei rund 170 Millionen Tonnen. Eine vergleichbare Reichweitenberechnung kann hier aber aufgrund schwer abschätzbarer Umsetzungsvorbehalte nicht erfolgen.

Insofern trägt der Regionalplan mit seinen Festlegungen zu einer langfristigen Rohstoffversorgung im Planungsraum II bei.

2.7 Tourismus und Erholung

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Auf die Kapitel 4.7, 4.7.1, 4.7.2 und 4.7.3 LEP 2021 wird verwiesen.

1 G

Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sind

- der Küstenraum der Kieler Förde (Strände, Kiel, Mönkeberg, Heikendorf, Laboe),
- der Küstenraum der Probstei (von Stein bis Stakendorf),
- der Küstenraum der Hohwachter Bucht (von Behrendorf bis Blekendorf),
- der Küstenraum Schwansens (von Brodersby bis Eckernförde) und
- im Landesinneren der Raum Plön.

Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sind in der Karte festgelegt.

In den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung soll dem Tourismus und der Erholung besonderes Gewicht beigemessen werden.

2 G

Der Bau von Zweitwohnungen soll in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung zurückhaltend erfolgen.

Die Küstenräume der Kieler Förde und der Probstei sind auch Naherholungsgebiet für die Bevölkerung im Raum Kiel. An der Kieler Förde sollen daher die Aufenthalts- und Erlebnisqualität und das gemeindegrenzenübergreifende Angebot an Aktivitätsmöglichkeiten erhöht werden.

Im Schwerpunktraum an der Küste Schwansens ist eine Verlagerung der bestehenden Zelt- und Campingplätze aus den Gewässer- und Erholungsschutzstreifen anzustreben. Die Funktion des Ostseeheilbades Damp als touristischer Schwerpunkt sowie als überregional bedeutendes Gesundheitszentrum soll gestärkt werden.

Im Raum Plön soll die Aufenthalts- und Erlebnisqualität durch Aktivitätsangebote in der Natur gestärkt werden. Die Qualität des kleinteiligen Übernachtungsangebots soll verbessert werden. Neue touristische Angebote sollen der Unterstützung und Fortentwicklung bestehender Strukturen und Funktionen dienen und die Funktionen von Natur und Landschaft nicht beeinträchtigen.

3 G

Die Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung sind in der Karte festgelegt.

In den Entwicklungsgebieten für Tourismus und Erholung soll eine gezielte regionale Weiterentwicklung der Möglichkeiten von Tourismus und Erholung angestrebt werden.

Bei neuen touristischen Angeboten und Übernachtungsmöglichkeiten soll auf eine gute Integration in den Siedlungszusammenhang und in vorhandene Tourismus- und Erholungsstrukturen geachtet werden.

4 G

Kernbereiche für Tourismus und Erholung sind die Küstenbereiche von Schwedeneck und Hohenfelde. Sie sind in der Karte des Regionalplans festgelegt.

In den Kernbereichen für Tourismus und Erholung sollen vorhandene touristische Infrastrukturen sowie das bestehende Beherbergungsangebot unter Beachtung der Empfindlichkeit der Küstenzonen gesichert, qualitativ verbessert und entwickelt werden. Ortsbildqualitäten sollen erhalten und verbessert werden und zur Stärkung des (Tages-)Tourismus beitragen.

In den Kernbereichen für Tourismus und Erholung sollen Campinghäuser als Bestandteil von Camping- und Wochenendplätzen in ein Nutzungs- und Betriebskonzept eingebunden werden.

Neue Wochenendhausgebiete sollen in der Regel nicht errichtet und bestehende Wochenendhausgebiete nicht erweitert werden.

5 G

Kernbereiche für Erholung sind:

- planungsraumübergreifend:
 - Nord-Ostsee-Kanal,
 - Küstenlandschaft Schlei,
 - Wald- und Knicklandschaft Aukrug,
 - Seen- und Waldlandschaft Holsteinische Schweiz;
- Kreisgrenzenübergreifend:
 - Bordesholmer und Einfeldler See,
 - Schwentinetal;
- im Kreis Rendsburg-Eckernförde
 - Windebyer Noor,
 - Küstenbereich von Altenhof und Noer,
 - Hüttener Berge und Wittensee,
 - Ortskerne von Rendsburg/Büdelndorf und engeres Eidertal,
 - Wald- und Knicklandschaft bei Hanerau-Hademarschen,
 - See- und Waldlandschaft Westensee,
 - Seen-, Wald- und Knicklandschaft Brahmsee mit Warder;
- im Kreis Plön
 - Ortskern von Preetz und Lanker See,
 - Seen- und Waldlandschaft Plöner See und Stocksee,

- Seen- und Waldlandschaft Schluensee und Trammer See,
- Seen- und Waldgebiet Selenter See,
- Gutslandschaft bei Panker und Lütjenburg;
- in der Stadt Neumünster
 - Stadtwald Neumünster.

Die Kernbereiche für Erholung sind in der Karte festgelegt.

In den Kernbereichen für Erholung sollen Erholungsmöglichkeiten qualitativ verbessert und die Erholungsinfrastruktur unter Berücksichtigung der ökologischen Tragfähigkeit ausgebaut werden.

In den Kernbereichen, die durch Vorranggebiete für den Naturschutz oder Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft überlagert werden, sollen Nutzungskonflikte durch Lenkung der Besucherinnen und Besucher vermieden werden und die Qualitäten des Naturraumes beziehungsweise der Kulturlandschaft besonders gesichert und weiterentwickelt werden.

Die Kernbereiche für Erholung, die in guter Zuordnung zu den Ober- und Mittelzentren beziehungsweise zwischen den Siedlungsachsen liegen, dienen vor allem der Naherholung. Wegenetze sollen unter Berücksichtigung der ökologischen Belange daher weiterentwickelt werden.

B zu 1-2

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung auf der Grundlage von angebots- und nachfrageorientierten Kriterien fest. Die Schwerpunkträume sind in die Karte des Regionalplans übernommen worden, eine räumliche Konkretisierung wurde nicht vorgenommen.

Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sind durch eine hohe Nutzungsintensität und erheblichen Siedlungsdruck gekennzeichnet. Die Anzahl der Feriengäste in diesen Räumen wird durch viele Tagestouristinnen und Tagestouristen und Wochenendgäste zum Teil deutlich erhöht. Außerdem sind die Flächenressourcen hier wertvoll und begrenzt. Die Schwerpunkträume erfordern daher ordnende Maßnahmen für die Siedlungstätigkeit und die Sicherung der für den Tourismus und die Erholung wichtigen Freiräume (siehe Kapitel 2.2).

Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung haben auch als Zweitwohnsitze eine hohe Attraktivität. Um jedoch die Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit (bezahlbaren) Wohnungen nicht zu beeinträchtigen, sollte bei der Neuausweisung von Wohngebieten darauf geachtet werden, dass diese dem Dauerwohnen dienen. Über die planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus können weitergehende Sicherungsinstrumente zur Anwendung kommen (zum Beispiel vertragliche Regelungen).

B zu 3

Die Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung umfassen Gebiete, die sich aufgrund der naturräumlichen und landschaftlichen Voraussetzungen und Potenziale sowie ihrer Infrastruktur für Tourismus und Erholung besonders eignen.

Der Regionalplan konkretisiert die Entwicklungsräume für Tourismus und Erholung des Landesentwicklungsplans 2021 als Entwicklungsgebiete. Fachliche Grundlage stellt der Landschaftsrahmenplan 2020 für den Planungsraum II dar. Einbezogen in die Ausweisung der Entwicklungsgebiete wurden

- Gebiete mit besonderer Erholungseignung,
- Naturparke und
- Landschaftsschutzgebiete.

Die Abgrenzung berücksichtigt damit die naturräumlichen und landschaftlichen Potenziale des Landes. Gebiete mit besonderer Erholungseignung weisen eine ausgeprägte landschaftliche Vielfalt und somit ein abwechslungsreiches Landschaftsbild auf. Neben der Landschaftsvielfalt ist auch das landschaftstypische Erscheinungsbild mit seiner Unverwechselbarkeit (zum Beispiel Moore, Heiden, Knicks, Flusstäler) Ausdruck der Eignung einer Landschaft für die Erholung.

Naturparke bestehen überwiegend aus Landschafts- und Naturschutzgebieten. Sie verbinden den Schutz und die nachhaltige Nutzung einer Kulturlandschaft und können auch der Arten- und Biotopvielfalt dienen. Sie sind aufgrund ihrer landschaftlichen Voraussetzung von besonderer Bedeutung für die Erholung.

Landschaftsschutzgebiete haben in der Regel ebenfalls eine besondere Bedeutung für die Erholung.

Die Zielsetzungen für die Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung ergeben sich aus Kapitel 4.7.2 LEP 2021.

Auch in den Entwicklungsgebieten für Tourismus und Erholung sind naturschutzfachliche Regelungen zu beachten. Dies gilt zum Beispiel für die Entwicklungsziele in den Naturparks und die Nutzungsregelungen und -verbote in den Landschaftsschutzgebieten. Insbesondere soll das landschaftstypische Erscheinungsbild erhalten bleiben und gepflegt werden.

Die Festlegung der Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung in der Karte beschränkt sich auf die ländlichen Räume, da im Ordnungsraum die Erholungsbedeutung von der Festlegung der regionalen Grünzüge mitgetragen wird (siehe auch Themenkarte [im Anhang in Anlage 3.2](#)).

Die Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung ergänzen die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung und sollen zu einer nachhaltigen Erholungs- und Tourismusedwicklung im Binnenland beitragen. Das aktive Natur- und Landerleben soll dabei im Vordergrund stehen. Maßnahmen zur Erholungs- und Tourismusedwicklung können hier auch zur Stärkung der Daseinsvorsorge beitragen.

Zum Erleben von Natur und Landschaft tragen insbesondere attraktive Rad- und Wanderwege bei. Sie verbinden nicht nur touristisch interessante Ziele, sondern stellen auch eine sehr umweltverträgliche Form der Freizeitgestaltung für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste dar (auf die in Kapitel 4.4 genannten Radfernwege wird verwiesen).

B zu 4

Kernbereiche für Tourismus und Erholung heben sich qualitativ und quantitativ von den Entwicklungsgebieten ab, erreichen aber (noch) nicht die Voraussetzungen für die Festlegung als Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung.

Fachliche Grundlage für die Festlegung der Kernbereiche für Tourismus und Erholung sowie der Kernbereiche für Erholung (siehe Absatz 4) ist ein Fachbeitrag der Planungsgruppe Umwelt und des Büros KoRiS aus dem Jahr 2017. Die dabei ermittelten Abgrenzungsvorschläge sowie inhaltlichen Zielrichtungen sind im Regionalplan II berücksichtigt worden.

Die Auswahl der Gemeinden für die Festlegung von Kernbereichen für Tourismus und Erholung erfolgte anhand der Gesamtzahl der Übernachtungen und der Tourismusintensität.

In Anlehnung an die Kriterien für die Festlegung der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung im Landesentwicklungsplan 2021 erfolgte eine Zuordnung zu den Kernbereichen für Tourismus und Erholung in der Regel, wenn

- die Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern) größer 2.500 (dies entspricht 100 Prozent des Kriteriums für Schwerpunkträume) und
- die Gesamtzahl der Übernachtungen größer 160.000 (dies entspricht 80 Prozent des Kriteriums für Schwerpunkträume) ist.

Geprüft wurde zusätzlich, ob eine touristische Infrastruktur mit hoher wirtschaftlicher Relevanz vorhanden ist, um Übernachtungszahlen herauszufiltern, die vor allem auf einen Geschäftsreiseschwerpunkt schließen lassen. Haben einzelne Gemeinden nur eine Übernachtungszahl größer 120.000 (dies entspricht 60 Prozent des Kriteriums für Schwerpunkträume), weisen aber eine touristische Infrastruktur mit hoher wirtschaftlicher Relevanz auf, so werden diese in der Regel ebenfalls als Kernbereiche für Tourismus und Erholung festgelegt.

Grundlage für die Abgrenzung sind die Daten einer Analyse des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT) zur umfänglichen Ermittlung der Übernachtungskapazitäten und Übernachtungen im Land aus dem Jahr 2017, die auch der Abgrenzung der Schwerpunkträume im Landesentwicklungsplan 2021 zu Grunde liegt.

Für einzelne Kernbereiche für Tourismus und Erholung ist es möglich, dass diese zukünftig in die Kategorie der Schwerpunkträume „hineinwachsen“.

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt in Kapitel 4.7.3 Absatz 6 fest, dass in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung Campinghäuser in ein Nutzungs- und Betriebskonzept eingebunden werden sollen und diese Regelung auf die Kernbereiche für Tourismus und Erholung erweitert werden kann. Im Hinblick auf eine Stärkung der Tourismusfunktionen in diesen Kernbereichen wird im Regionalplan von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Zur Stärkung der Tourismusfunktion in den Kernbereichen soll auch ein restriktiver Umgang mit neuen Wochenendhausgebieten und Erweiterungen von bestehenden Wochenendhausgebieten beitragen.

B zu 5

Als Kernbereiche für Erholung wurden (in der Regel) innerhalb der Entwicklungsgebiete die Bereiche festgelegt, in denen eine besonders hohe landschaftliche Qualität und eine gebündelte Erholungsinfrastruktur vorhanden ist. In Ausnahmefällen wurden auch außerhalb der Entwicklungsgebiete Kernbereiche für Erholung festgelegt, wenn der Bereich in der Nähe zu einem Oberzentrum liegt und eine gute Erschließung mit Erholungswegen aufweist oder erschlossen werden kann (Naherholung). Grundlage dafür ist ebenfalls der oben genannte Fachbeitrag.

Die Kernbereiche für Erholung umfassen im Planungsraum sowohl Teile der Naturparke als auch Teile von Seen- und Flusslandschaften sowie Wald- und Offenlandgebiete. Einbezogen wurden Ortslagen, wenn neben einer räumlichen Nähe eine gebündelte Erholungsinfrastruktur erkennbar ist (zum Beispiel Museen, sehenswerte Altstadt, Freizeiteinrichtungen, Anbindung an regionale und/oder überregionale Erholungswegenetze). Als bandartige Kernbereiche sind planungsraumübergreifend der Nord-Ostsee-Kanal und die Schlei festgelegt.

Weitere Zielsetzungen zu den Kernbereichen für Tourismus und/oder Erholung sind – soweit erforderlich – im Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden in Kapitel 5 festgelegt.

Die Themenkarte Tourismus und Erholung gibt einen Überblick über die räumlichen Festlegungen zu Tourismus und Erholung im Planungsraum (Schwerpunkträume und Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung sowie Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung). Die Themenkarte ist dem [Anhang unter 3.2](#) beigelegt.

3. Regionale Siedlungsstruktur

3.1 Zentrale Orte und Stadtrandkerne

Auf das Kapitel 3.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Als Zentrale Orte und Stadtrandkerne sind im Planungsraum folgende Städte und Gemeinden eingestuft:

- als Oberzentren:
 - kreisfreie Stadt Kiel,
 - kreisfreie Stadt Neumünster (mit Teilfunktionen eines Oberzentrums);
- als Mittelzentren:
 - im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Eckernförde und Rendsburg;
- als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums:
 - im Kreis Plön: Plön;
- als Unterzentrum:
 - im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Bordesholm, Gettorf, Hohenwestedt und Nortorf,
 - im Kreis Plön: Lütjenburg, Preetz und Schönberg (Holstein);
- als Ländlicher Zentralort:
 - im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Felde, Hanerau-Hademarschen, Hohn und Owschlag,
 - im Kreis Plön: Selent und Wankendorf;
- als Stadtrandkern I. Ordnung:
 - im Kreis Plön: Heikendorf;
- als Stadtrandkern II. Ordnung:
 - im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Altenholz, Büdelsdorf, Flintbek und Kronshagen,
 - im Kreis Plön: Schwentimental.

Kiel-Friedrichsort und Kiel-Mettenhof sind Stadtrandkerne I. Ordnung. Kiel-Elmschenhagen und Kiel-Suchsdorf sind Stadtrandkerne II. Ordnung.

Die Zentralen Orte und Stadtrandkerne sowie ihnen zugeordnete Nahbereiche sind in der Karte nachrichtlich dargestellt.

2 Z

Die Zentralen Orte und Stadtrandkerne im Planungsraum sind Schwerpunkte für überörtliche Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie für die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung. Sie haben entsprechend ihrer Funktion in bedarfsgerechtem Umfang Flächen für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur auszuweisen.

Zentraler Ort oder Stadtrandkern ist das baulich zusammenhängende Siedlungsgebiet. Dieses ist in der Karte festgelegt.

Die Flächen benachbarter Gemeinden, die im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet liegen, nehmen an der Schwerpunktfunktion teil. Die Entwicklung ist mit der zentralörtlich eingestufteten Gemeinde abzustimmen und darf nicht zu deren Lasten gehen.

Begründung

B zu 1

Zentrale Orte und Stadtrandkerne werden auf der Grundlage der Kriterien im Landesplanungsgesetz (§§ 24 bis 30 Landesplanungsgesetz) in der Verordnung zum Zentralörtlichen System festgelegt. Im Regionalplan sind sie - wie auch im Landesentwicklungsplan 2021 - gemäß der Verordnung von 2019 nachrichtlich dargestellt.

Jedem Zentralen Ort ist in der Verordnung zum Zentralörtlichen System ein Nahbereich zugeordnet, für den der Zentrale Ort die Deckung des Grundbedarfs sicherstellen soll. Die Nahbereiche sind im Regionalplan ebenfalls nachrichtlich dargestellt.

B zu 2

Um ihre Schwerpunktfunktion für Wohnen und Gewerbe (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 2 und Kapitel 3.7 Absatz 2 LEP 2021) sowie für überörtliche Infrastruktur (siehe Kapitel 3.1 Absatz 3 LEP 2021) wahrzunehmen können, müssen die Zentralen Orte und Stadtrandkerne eine vorausschauende Flächenvorsorge betreiben und in bedarfsgerechtem Umfang Flächen ausweisen. Sie haben dabei wie alle anderen Kommunen im Land den Erfordernissen der Raumordnung gemäß Kapitel 3.9 LEP 2021 Rechnung zu tragen.

Zur Konkretisierung der Zentralen Orte und Stadtrandkerne ist in der Karte des Regionalplans gemäß Kapitel 3.1. Absatz 2 Satz 2 LEP 2021 für alle Zentralen Orte und Stadtrandkerne ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet ausgewiesen, das den eigentlichen Zentralen Ort oder Stadtrandkern darstellt. Bei zentralörtlich eingestuftem Großgemeinden mit mehreren Ortslagen weist in der Regel nur die Hauptortslage die Eigenschaften eines Zentralen Orts oder Stadtrandkerns auf. Für die Abgrenzung des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets wurden die jeweiligen Flächennutzungspläne, der Siedlungsbestand sowie kommunale und gegebenenfalls auch regionale Planungskonzepte herangezogen. Bei einzelnen Zentralen Orten wurden auch Teile benachbarter, nicht zentralörtlich eingestufte Gemeinden miteinbezogen, wenn diese baulich zusammenhängen oder aufgrund von gemeindegrenzenübergreifenden Plankonzepten zukünftig zusammenwachsen sollen. Insoweit können auch nicht zentralörtlich eingestufte Gemeinden an der Schwerpunktfunktion teilhaben. Da ihre Entwicklung nicht zu Lasten der zentralörtlich eingestuftem Gemeinden gehen darf, sollen größere Planungen und Maßnahmen besonders eng interkommunal abgestimmt werden. Im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit sowie einer gemeinsamen und vorausschauenden Flächenvorsorge sollen gemeinsame Konzepte und Leitlinien erarbeitet werden.

Ein Ausschluss einer planmäßigen Siedlungsentwicklung außerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes ist mit dieser Festlegung nicht verbunden.

3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Auf das Kapitel 3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

1 Z

Im Stadt- und Umlandbereich von Plön ist für die Gemeinde Ascheberg eine besondere Wohnfunktion festgelegt.

Die Gemeinde mit besonderer Wohnfunktion ist in der Karte ausgewiesen.

In Ascheberg ist eine Überschreitung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens nach Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021 zulässig, wenn die Entwicklung nicht zu Lasten des Zentralen Ortes Plön geht. Planungen zur wohnbaulichen Entwicklung in der Gemeinde Ascheberg sind deshalb mit Plön abzustimmen und möglichst durch eine interkommunale Vereinbarung zu sichern.

2 Z

Im Stadt- und Umlandbereich von Eckernförde ist für die Gemeinde Goosefeld und im Stadt- und Umlandbereich von Plön für die Gemeinde Ascheberg eine besondere Gewerbefunktion festgelegt.

Die Gemeinden mit besonderer Gewerbefunktion sind in der Karte ausgewiesen.

In den Gemeinden mit einer besonderen Gewerbefunktion ist eine gewerbliche Entwicklung, die über die Vorgaben nach Kapitel 3.7 Absatz 1 LEP 2021 hinausgeht, zulässig, wenn sie nicht zu Lasten der Zentralen Orte geht. Planungen zur gewerblichen Entwicklung sind deshalb mit den benachbarten Zentralen Orten Eckernförde beziehungsweise Plön abzustimmen und möglichst durch interkommunale Vereinbarungen zu sichern.

3 Z

In den ländlichen Räumen außerhalb der Stadt- und Umlandbereiche und der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung ist für folgende Gemeinden

beziehungsweise Ortsteile im Kreis Rendsburg-Eckernförde eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion festgelegt:

- Aukrug (Ortsteil Innien),
- Bredenbek,
- Damp (Ortsteil Vogelsang-Grünholz),
- Fleckeby,
- Groß Wittensee,
- Hamdorf,
- Rieseby und
- Todenbüttel.

Die Gemeinden beziehungsweise Ortsteile mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion sind in der Karte ausgewiesen.

Sie sind im Planungsraum ergänzende Schwerpunkte für Wohnungsbau und Gewerbe.

4 G

Die Entwicklung dieser Gemeinden und Ortsteile soll nicht zu Lasten benachbarter Zentraler Orte gehen. Eine Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit mit den Zentralen Orten soll angestrebt werden.

Begründung

B zu 1

Gemäß Kapitel 3.2 Absatz 1 LEP 2021 ist es in den Regionalplänen möglich, in Stadt- und Umlandbereichen in ländlichen Räumen Gemeinden mit einer besonderen Wohnfunktion auszuweisen. Die Gemeinde Ascheberg hebt sich im Stadt- und Umlandbereich Plön hinsichtlich der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner, Infrastrukturausstattung und Verkehrsanbindung deutlich von den übrigen Umlandgemeinden ab und ist geeignet, etwaige Flächenengpässe der Stadt Plön, die sich aus der naturräumlichen Situation ergeben, auszugleichen. Damit erfüllt die Gemeinde Ascheberg die Grundanforderungen des Landesentwicklungsplans 2021 für die Festlegung einer besonderen Wohnfunktion. Zielsetzung für die zukünftige wohnbauliche Entwicklung ist daher neben einer flächensparenden Bebauung eine

interkommunale Abstimmung mit dem Zentralen Ort Plön oder eine Kooperation innerhalb des Stadt- und Umlandbereiches, die eine Prüfung der Bedarfslagen einschließt.

In den übrigen Gemeinden, die keine Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 2 LEP 2021), erfolgt die Bautätigkeit im Rahmen des örtlichen Bedarfs (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021).

Im Stadt- und Umlandbereich Rendsburg besteht bereits eine interkommunale Kooperation zur Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung. Da die direkt an Rendsburg und Büdelsdorf angrenzenden Gemeinden Fockbek, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schülldorf und Schacht-Audorf siedlungsstrukturell eng mit den zentralörtlich eingestuften Städten verflochten sind, ist dieser Bereich im Regionalplan als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines Zentralen Ortes (siehe Kapitel 3.1) festgelegt. Wo innerhalb dieses Siedlungsraumes schwerpunktmäßig eine Wohnungsbauentwicklung erfolgen soll, soll im Rahmen der Kooperation abgestimmt werden. Der Regionalplan weist daher im Stadt- und Umlandbereich Rendsburg keiner Gemeinde eine besondere Wohnfunktion zu.

Für die Stadt- und Umlandbereiche Eckernförde und Neumünster liegen derzeit keine konzeptionellen und interkommunal abgestimmten Grundlagen vor, die eine Festlegung von Gemeinden mit besonderer Wohnfunktion als weitere Schwerpunkte begründen könnten. Daher werden in diesen beiden Stadt- und Umlandbereichen keine besonderen Wohnfunktionen festgelegt.

B zu 2

Gemäß Kapitel 3.2 Absatz 1 LEP 2021 können in den Regionalplänen geeignete Gemeinden für eine besondere gewerbliche Entwicklung benannt werden. Die Gewerbeflächenentwicklung soll grundsätzlich flächensparend erfolgen. Im Stadt- und Umlandbereich Eckernförde soll ergänzend zum Mittelzentrum die Nachfrage nach Gewerbeflächen in der Gemeinde Goosefeld gedeckt werden. Grundlage für die Festlegung der besonderen Gewerbefunktion und die damit verbundene Möglichkeit einer gewerblichen Entwicklung über den örtlichen Bedarf hinaus ist der Kooperationsvertrag zwischen Eckernförde und Goosefeld. Die Flächenpotenziale der Gemeinde Goosefeld liegen westlich der Ortslage an der Bundesstraße 203.

Innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs Plön heben sich die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner, Infrastrukturausstattung und Verkehrsanbindung der Gemeinde Ascheberg deutlich von den übrigen Umlandgemeinden ab. Ascheberg ist damit grundsätzlich geeignet, etwaige Gewerbeflächenengpässe in Plön, die sich aus der naturräumlichen Situation der Stadt ergeben, auszugleichen. Die Flächenpotenziale liegen am westlichen Ortsausgang von Ascheberg. Zielsetzung für die zukünftige gewerbliche Entwicklung ist daher eine interkommunale Abstimmung mit dem Zentralen Ort Plön oder eine Kooperation innerhalb des Stadt- und Umlandbereiches.

In den übrigen Gemeinden, die keine Schwerpunkte für die gewerbliche Entwicklung sind (siehe Kapitel 3.7 Absätze 2 und 3 LEP 2021), ist eine bedarfsgerechte, flächensparende Flächenvorsorge für die Erweiterung ortsansässiger Betriebe oder die Ansiedlung ortsangemessener Betriebe (siehe Kapitel 3.7 Absatz 1 LEP 2021) möglich.

Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung im Stadt- und Umlandbereich von Rendsburg sind die überregionalen und interkommunalen Standorte Borgstedtfelde und Rendsburg/Osterröfeld (siehe Kapitel 3.5). Weitere überörtliche Entwicklungspotenziale liegen im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet von Rendsburg und Büdelsdorf (siehe B zu 1). Besondere Gewerbefunktionen im Stadt- und Umlandbereich Rendsburg wurden darüber hinaus im Regionalplan nicht festgelegt.

B zu 3 und 4

Gemäß Kapitel 3.2 Absatz 2 LEP 2021 sind zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung in den ländlichen Räumen außerhalb der Stadt- und Umlandbereiche und der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung Gemeinden oder Ortsteile festgelegt, die eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion haben. Sie sollen Versorgungslücken zwischen den Zentralen Orten schließen und damit zur Stärkung der ländlichen Räume beitragen. Als ergänzende Schwerpunkte für Wohnungsbau und Gewerbe können sie sich stärker entwickeln als andere Gemeinden, die den örtlichen Bedarf decken (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 2 und 3, Kapitel 3.7. Absatz 1 und 2 LEP 2021). Wie alle Kommunen haben sie dabei den Erfordernissen der Raumordnung gemäß Kapitel 3.9 LEP 2021 Rechnung zu tragen. Um konkurrierende Planungen zu Lasten benachbarter

Zentraler Orte zu vermeiden, sollen sie ihre Entwicklung mit diesen Orten abstimmen.

Die im Planungsraum festgelegten Gemeinden mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion heben sich durch ihr überörtliches Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot deutlich von anderen ländlichen Gemeinden ab und sind für diese Funktion auch raumstrukturell geeignet.

Bei der Festlegung der Gemeinden oder Ortsteile im Regionalplan sind daher folgende Kriterien berücksichtigt worden:

- Infrastrukturausstattung (Anzahl und Vielzahl der Einrichtungen) in den Bereichen Bildung und Betreuung, Gesundheit und Pflege, Versorgung, Verwaltung, Kultur und Soziales.
- Arbeitsmarktzentralität. Ein hoher Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort bezogen auf die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weist auf die Bedeutung der Gemeinde als Arbeitsort hin.
- Erreichbarkeit des nächsten Zentralen Ortes. Eine relativ große Entfernung deutet auf mögliche Versorgungslücken hin.
- Einwohnerzahl. Eine hohe Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner sichert die Tragfähigkeit von Infrastruktureinrichtungen, die auch andere Gemeinden versorgen sollen.
- Bahnhof oder Bahnhaltepunkt. Eine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr ist ein Standortvorteil für Wohnen und Gewerbe.

Maßgeblich für die Festlegung der ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktionen war die zusammenfassende und gesamträumliche Bewertung der Kriterien sowie die Lage und Eignung der Gemeinden für eine stärkere wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung.

3.3 Siedlungsachsen

Auf das Kapitel 3.3 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Im Ordnungsraum Kiel sind folgende Siedlungsachsen festgelegt und in der Karte verbindlich abgegrenzt:

- Zentraler Bereich Kiel–Kiel-Holtenau–Kiel-Pries/Friedrichsort–Kiel-Schilksee–Strande,
- Zentraler Bereich Kiel–Altenholz–Dänischenhagen,
- Zentraler Bereich Kiel–Kronshagen–Kiel-Suchsdorf–Gettorf,
- Zentraler Bereich Kiel–Kiel-Mettenhof–Melsdorf–Achterwehr–Felde,
- Zentraler Bereich Kiel–Molfsee–Flintbek–Bordesholm (mit Wattenbek und Brügge),
- Zentraler Bereich Kiel–Kiel-Elmschenhagen–Schwentinental–Preetz (mit Schellhorn),
- Zentraler Bereich Kiel–Kiel-Neumühlen/Dietrichsdorf–Schönkirchen–Probsteierhagen–Schönberg in Holstein,
- Zentraler Bereich Kiel–Kiel-Neumühlen/Dietrichsdorf–Mönkeberg–Heikendorf–Laboe.

In den Gemeinden und Ortsteilen, die den Achsenräumen zugeordnet sind, sind Siedlungsflächen in bedarfsgerechtem Umfang auszuweisen. Die bauliche Entwicklung darf nicht über die Abgrenzung der Siedlungsachsen hinausgehen.

2 G

Auf den Siedlungsachsen sollen die Gemeinden eine geordnete Siedlungs- und Freiraumentwicklung im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit anstreben.

3 G

Auf den Siedlungsachsen sollen die bestehenden Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgebaut und qualitativ verbessert werden. In den

engeren Einzugsbereichen der Bahnhöfe und Haltepunkte des ÖPNV soll verstärkt eine wohnbauliche Entwicklung in angemessen verdichteter Bauweise ermöglicht werden. Außerdem sollen hier Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen angeboten werden, die auf zentrale und/oder wohnungsnahen Lagen angewiesen sind. Größere Gewerbegebiete für verkehrsintensive und emittierende Betriebe sollen in guter Zuordnung zum überörtlichen Verkehrsnetz, insbesondere zu den Autobahnanschlussstellen, entwickelt werden.

Begründung

B zu 1

Gemäß Kapitel 3.3 Absatz 1 LEP 2021 sind im Ordnungsraum Kiel Siedlungsachsen ausgewiesen, um die Nachteile einer weitläufigen, ringförmigen Ausbreitung von Siedlungsflächen im Umland von Kiel zu vermeiden. Die Grundrichtungen und Endpunkte der Siedlungsachsen wurden aus dem Landesentwicklungsplan 2021 übernommen und im Regionalplan weiterentwickelt. Die Abgrenzung der Achsenräume erfolgte gemäß Kapitel 3.3 Absatz 3 LEP 2021 unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller und verkehrlicher Zusammenhänge sowie unter Beachtung ökologischer Gegebenheiten und Erfordernisse.

Grundlage für die Abgrenzung der Achsenräume waren in der Regel kommunale oder interkommunal abgestimmte Entwicklungsplanungen der Gemeinden auf den Siedlungsachsen. Auch die Ergebnisse des regional abgestimmten Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes für den Planungsraum II (2016) wurden berücksichtigt, sofern sie den Siedlungsachsen zugeordnet werden konnten. Darüber hinaus sind naturräumliche und ökologische Belange eingeflossen, die eine Ausdehnung der Achsenräume begrenzen und der Neuinanspruchnahme von Freiflächen entgegenwirken. Als Grundlage diente der Landschaftsrahmenplan 2020 für den Planungsraum II. Bei einer baulichen Entwicklung in den Achsenräumen sind die Aspekte einer nachhaltigen und flächensparenden Siedlungsentwicklung zu beachten (siehe auch Kapitel 3.9 LEP 2021). In welchem Umfang eine Siedlungsentwicklung innerhalb der Achsenabgrenzung tatsächlich mit öffentlichen Belangen (unter anderem Naturschutz) vereinbar ist, muss im Rahmen der Bauleitplanung konkret geprüft werden.

Im Ordnungsraum Kiel ist auch weiterhin von einer im Vergleich zu anderen Teilräumen höheren Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen auszugehen. Verbunden mit der schwerpunktmäßigen Entwicklung auf den Siedlungsachsen steht die Aufforderung an die zugeordneten Gemeinden, dieser Zielsetzung im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit nachzukommen und eine vorausschauende Flächenvorsorge zu betreiben.

Die bauliche Entwicklung der Gemeinden darf nicht über die in der Karte dargestellte äußere Abgrenzung der Siedlungsachsen hinausgehen. Eine flächenscharfe Begrenzung der baulichen Entwicklung im Bereich der Achsenabgrenzung ist im Einzelfall im Rahmen der Bauleitplanung der jeweiligen Gemeinde insbesondere unter orts- und landschaftspflegerischen Aspekten zu prüfen.

B zu 2

Gemeinden und Ortslagen auf den Siedlungsachsen sind Siedlungsschwerpunkte. Aufgrund der dynamischen Entwicklung und der damit verbundenen hohen baulichen Verdichtung ist auf den Siedlungsachsen besonders darauf zu achten, dass landschaftliche Freiräume sowie attraktive und gesunde Lebensbedingungen erhalten bleiben. Insoweit kommt der interkommunalen Abstimmung und Zusammenarbeit auf den Siedlungsachsen eine besondere Bedeutung zu.

B zu 3

Die Siedlungsachsen im Ordnungsraum Kiel sind unter anderem ausgerichtet auf die Trassen des schienengebundenen Personennahverkehrs. Der Landesweite Nahverkehrsplan 2022 bis 2027 sieht in der Landeshauptstadt Kiel und der sie umgebenden Region große Potenziale für die Verlagerung von PKW-Verkehren auf die Schiene. Daher wird perspektivisch die Entwicklung eines Schnellbahn (S-Bahn) ähnlichen Systems verfolgt, das die Einrichtung weiterer Haltepunkte und Taktverdichtungen beinhaltet. Auf den Siedlungsachsen Kiel–Dänischenhagen, Kiel–Strande sowie Kiel–Laboe sollen attraktive Schnellbusanbindungen gesichert und ausgebaut werden. Damit werden die ausgeprägten Verflechtungen auf den Siedlungsachsen weiter gestärkt.

Damit möglichst viele Berufspendlerinnen und Berufspendler ihre Arbeitsplätze gut mit dem ÖPNV erreichen können, sollte in den engeren Einzugsbereichen der Haltestellen und Bahnhöfe, insbesondere an den Hauptstrecken des ÖPNV,

Wohnraum in verdichteter Bauweise angeboten werden. Daneben sollen dort Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen angeboten werden, die auf zentrale und/oder wohnungsnaher Lagen angewiesen sind. Gemeindeinterne oder auch gemeindeübergreifende Konzepte und Projekte zur Entwicklung der Bahnhofsumfelder entlang von Schienenstrecken können hier einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung leisten.

Größere Gewerbegebiete für Betriebe, die insbesondere auf eine gute überörtliche Verkehrsanbindung angewiesen sind, sollen in den Randbereichen der Siedlungsachsen in guter Zuordnung zu den Autobahnen entwickelt werden. Bei den Festlegungen des Regionalplans wurden kommunale und interkommunale Konzepte sowie das regional abgestimmte Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II (2016) berücksichtigt und geeignete Standorte in den jeweiligen Achsenraum einbezogen.

3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen

Auf die Kapitel 2.5 und 3.7 Absatz 4 LEP 2021 wird verwiesen.

1 Z

Im Planungsraum sind folgende überregionale Standorte für Gewerbegebiete an den Landesentwicklungsachsen festgelegt:

- an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 7:
 - im Bereich Neumünster – Süd, Industriegebiet Süd,
 - im Bereich Neumünster – Nord: Gewerbegebiet Eichhof,
 - im Bereich Rendsburg/Osterrönfeld (Kreis Rendsburg-Eckernförde): interkommunales Gewerbegebiet Rendsburg Port Süd,
 - im Bereich Borgstedt (Kreis Rendsburg-Eckernförde): interkommunales Gewerbegebiet Borgstedtfelde;
- an der Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 21/Bundesstraße 404:
 - im Bereich Kiel-Moorsee;
- an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 215:

- im Bereich Melsdorf (Kreis Rendsburg-Eckernförde): interkommunales Gewerbegebiet Rotenhof.

Die überregionalen Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen sind in der Karte ausgewiesen.

Die Standorte sind insbesondere verkehrsintensiven gewerblichen Betrieben vorbehalten, die auf eine gute Anbindung an überregionale Verkehrswege angewiesen sind und/oder nicht siedlungsnah untergebracht werden können oder sollen. Die Standorte sind von konkurrierenden Planungen freizuhalten.

2 Z

Der Einzelhandel ist an den überregionalen Standorten für Gewerbegebiete an den Landesentwicklungsachsen ausgeschlossen.

Begründung

B zu 1

Die den Planungsraum durchquerenden Landesentwicklungsachsen markieren zentrale Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein und zeigen besondere Wachstumsperspektiven für Räume und Regionen auf, die durch überregionale Verkehrswege erschlossen sind (siehe Kapitel 2.5 LEP 2021). Die Landesentwicklungsachsen sind im Landesentwicklungsplan 2021 festgelegt und in der Nebenkarte des Regionalplans nachrichtlich dargestellt. Gemäß Kapitel 3.7 Absatz 4 LEP 2021 können in den Regionalplänen an den Landesentwicklungsachsen überregionale Standorte für Gewerbegebiete festgelegt werden.

Die Standorte sollen dazu beitragen, die wirtschaftliche Attraktivität Schleswig-Holsteins in allen Landesteilen und insbesondere im Verflechtungsraum um Hamburg weiter zu verbessern. Sie ergänzen das Angebot an größeren Gewerbeflächen der Zentralen Orte und der Schwerpunkte im Bereich der Siedlungsachsen für Betriebe mit besonderen Standortanforderungen. In der Regel handelt es sich um stark lärm- oder geruchsemitterende Betriebe und oder/solche Unternehmen, die aufgrund ihrer Zu- und Abfahrtsverkehre möglichst ohne Ortsdurchfahrt eine schnelle und kurze Anbindung an eine Autobahn bedürfen. Die Zahl der Standorte ist auf wenige,

größere Entwicklungsschwerpunkte begrenzt. Bei der Entwicklung der Standorte sind die Zielsetzungen einer nachhaltigen, flächenschonenden und -sparenden Entwicklung zu beachten.

Grundlage für die im Planungsraum festgelegten Standorte ist das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II aus dem Jahr 2016, das die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön, die kreisfreien Städte Kiel und Neumünster und die dazugehörigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen gemeinsam erstellt und abgestimmt haben.

Im Zuge dieses Konzepts sind jedoch nicht nur die überregionalen Standorte für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse betrachtet worden, sondern vielmehr der gesamte Planungsraum II. Insofern definiert das Konzept insgesamt für die Region bedeutsame Gewerbestandorte und gibt Handlungsempfehlungen für die gewerbliche Entwicklung insgesamt (unter anderem Gewerbeflächenbedarfe, Entwicklung der bedeutsamen Standorte, interkommunale Kooperationen, Vermarktung und Monitoring). Seit 2017 betreibt der Planungsdialog (die Arbeitsgruppe aus Fachleuten der oben genannten Gebietskörperschaften und Wirtschaftsförderungen) ein gemeinsames Monitoring der Gewerbeflächenentwicklung. Die internetgestützte Datenbank „Gewerbeflächenmonitoring KielRegion und Neumünster“ bietet neben einer Darstellung des Gewerbeflächenbestandes fundierte und aggregierte Informationen zu den Größenordnungen und Qualitäten der Gewerbeflächen. Es gibt damit nicht nur Aufschluss über die Nutzung der relevanten Gewerbegebiete und die vorhandenen Flächenpotenziale, sondern signalisiert auch eventuelle Handlungserfordernisse.

Die für die Region bedeutsamen Gewerbestandorte aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2016 sowie die Ergebnisse des laufenden Monitorings sind bei der Neuaufstellung des Regionalplans berücksichtigt worden. Sie sind unter anderem in die Festlegung der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Zentralen Orte beziehungsweise in die Abgrenzung der Siedlungsachsen im Ordnungsraum Kiel eingeflossen. Sie werden darüber hinaus in der Regel im Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden (siehe Kapitel 5) näher beschrieben.

B zu 2

Es wird auf Kapitel 3.7 Absatz 4 LEP 2021 verwiesen. Danach ist wegen der besonderen Ausrichtung der Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen größeren Umfangs am Zentralörtlichen System, der möglichen Beeinträchtigung der Innenstädte und der Gefahr einer insgesamt raumunverträglichen Entwicklung der Einzelhandel in den überregionalen Standorten für Gewerbegebiete an den Landesentwicklungsachsen auszuschließen.

4. Regionale Infrastruktur

4.1 Straßenverkehr

Auf das Kapitel 4.3.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Das überregionale und regionale Straßenverkehrsnetz ist in der Karte differenziert nach Bestand sowie geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen nachrichtlich dargestellt.

2 Z

Nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist im Planungsraum das folgende, als laufendes und fest disponiertes Projekt eingestufte, Ausbauvorhaben dringlich umzusetzen:

- Bundesstraße 404:
 - vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße 404 zur Bundesautobahn 21 von Stolpe bis Kiel mit Anschluss an die Bundesstraße 76.

3 Z

Darüber hinaus ist im Planungsraum die folgende Maßnahme des vordringlichen Bedarfs umzusetzen:

- Bundesstraße 202:
 - vierstreifiger Neubau der Südspange Kiel als Eckverbindung zwischen der Bundesstraße 404/Bundesautobahn 21 und der Bundesstraße 76.

Im Übrigen ist nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen folgendes Vorhaben als weiterer Bedarf vorgesehen:

- Bundesstraße 502:
 - vierstreifiger Neubau einer Ostuferentlastungsstraße Kiel.

4 G

Über den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hinaus sind im Planungszeitraum folgende Maßnahmen und Netzverbesserungen vorgesehen oder befinden sich bereits in der Umsetzung:

- sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn 7 zwischen dem Autobahnkreuz Rendsburg und der Anschlussstelle Rendsburg-Büdelisdorf einschließlich des Ersatzbauwerks Rader Hochbrücke,
- Ausbau der Bundesstraße 203 zwischen der Anschlussstelle A7/B203 und Büdelisdorf.

Begründung

B zu 1

Das Straßennetz innerhalb des Planungsraums ist verhältnismäßig dicht und gut ausgebaut. Es sorgt für eine gute Erreichbarkeit der Region und der einzelnen Teilräume und stellt die Anbindung des Planungsraums an die nationalen und internationalen Wirtschaftszentren sicher.

Der Planungsraum ist überregional durch die Bundesautobahn 7/Bundesautobahn 215 über Neumünster in Richtung Kiel und in Richtung Flensburg beziehungsweise Süddänemark sowie ausgehend von der Bundesautobahn 1 bei Bargtheide über die Bundesautobahn 21 und die Bundesstraße 404 in Richtung Kiel erschlossen. Die Bundesautobahn 7 wurde als aufkommensstärkste Verkehrsachse mit der sechsstreifigen Erweiterung zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Landesgrenze zu Hamburg leistungsfähig ausgebaut. Weitere bedeutsame Verkehrsachsen im Planungsraum sind die Bundesstraße 202 und die Bundesautobahn 210, durch die das Oberzentrum Kiel und weitere Entwicklungsschwerpunkte an die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturen von und nach Skandinavien angebunden sind.

Durch die Instandsetzung der Landesstraße 49 zwischen Nettelsee und Bordesholm wurde die Ost-West-Verbindung zwischen der Bundesautobahn 21 und der Bundesautobahn 7 deutlich gestärkt.

In der Karte sind die großräumigen und überregionalen Straßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sowie regional bedeutsame Straßenverbindungen (Landes- und Kreisstraßen) nachrichtlich dargestellt.

Bei der zeichnerischen Darstellung des Straßenverkehrsnetzes sowie der Neu- und Ausbaumaßnahmen handelt es sich um eine schematische Darstellung der Trassenverläufe, deren räumliche Konkretisierung insbesondere bei Neubaumaßnahmen und im jeweiligen Einzelfall dem Linienbestimmungs- beziehungsweise Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt.

Als Bestand sind realisierte, genehmigte und im Bau befindliche Straßen von mindestens regionaler Bedeutung nachrichtlich dargestellt, für die größere Ausbaumaßnahmen in einem absehbaren Zeitraum nicht vorgesehen sind.

Geplante und im Bau befindliche Neubaumaßnahmen sind entsprechend ihres Ausbauziels nachrichtlich in der Karte dargestellt, soweit der Trassenverlauf durch ein Linienbestimmungsverfahren, ein Planfeststellungsverfahren oder ein anderes Planungsverfahren hinreichend räumlich konkretisiert ist.

Geplante Ausbaumaßnahmen sind ebenfalls entsprechend des jeweiligen Ausbauziels nachrichtlich in der Karte dargestellt.

In Ergänzung sind alle im Planungsraum vorgesehenen und mindestens regional bedeutsamen Neu- und Ausbaumaßnahmen in einer Themenkarte schematisch dargestellt. Die Themenkarte ist [dem Anhang unter 3.3](#) beigelegt.

Es ist erforderlich, dass die im Planungszeitraum vorgesehenen Maßnahmen des Bedarfsplans für die regional und überregional bedeutsamen Straßenverbindungen im Planungsraum bei anderweitigen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

Den Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 entsprechend sind in den Regionalplänen neben dem überregionalen Straßenverkehrsnetz auch wichtige Landes- und Kreisstraßen als regionale Straßenverbindungen darzustellen (siehe Kapitel 4.3.1 Absatz 4 LEP 2021). Das Landesstraßenbestandsnetz ist für den Planungsraum in seiner Gesamtheit nachrichtlich in der Karte dargestellt. Die nachrichtliche Darstellung regional bedeutsamer Kreisstraßen erfolgt ausgehend von ihrer Einteilung in die maßgebenden Verbindungsfunktionsstufen nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) durch die Obere

Verkehrsbehörde. Kreisstraßen, die mindestens der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet werden, weisen aufgrund ihrer Verbindungsbedeutung für die innere Erschließung des Planungsraums eine regionale Bedeutung auf und sind als regionale Straßenverbindungen nachrichtlich in der Karte dargestellt. Die Einordnung der Kreisstraßen in die jeweiligen Verbindungsfunktionsstufen obliegt dem Fachplanungsträger.

B zu 2-3

Grundlage für die überregionalen und regionalen Straßenverkehrsplanungen im Planungsraum sind das 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage sowie die Fachplanungen des Landes, der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der kreisfreien Städte Kiel und Neumünster.

Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Für die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenden Neu- und Ausbauvorhaben wurde der Bedarf durch das Ausbaugesetz gesetzlich festgelegt. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und das Fernstraßenausbaugesetz ergehen auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, der als unverbindlicher Rahmen- und Investitionsplan die Aus- und Neubaubedarfe für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses festlegt. Für die im Bedarfsplan benannten Neu- und Ausbaumaßnahmen besteht insoweit auch eine gesetzlich begründete Planrechtfertigung.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ordnet den jeweiligen Vorhaben unterschiedliche Prioritäten zu. Hierzu werden die Baumaßnahmen zunächst in laufende beziehungsweise fest disponierte sowie in neue Vorhaben aufgeteilt, welche ihrerseits verschiedene Dringlichkeitseinstufungen erhalten.

Alle laufenden und fest disponierten Vorhaben werden gemäß BVWP 2030 so schnell wie möglich fertiggestellt. Für diese im Bau befindlichen oder für die Netzwerke unverzichtbaren Projekte wurde seitens des Bundes eine besonders hohe Priorisierung festgelegt.

Vorhaben der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ (VB) sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 vordringlich umgesetzt beziehungsweise begonnen werden. Auf Grundlage einer Nutzen-Kosten-Analyse

besteht für diese Vorhaben auch aufgrund ihrer raumordnerischen oder städtebaulichen Bedeutung ein uneingeschränkter Planungs- und Realisierungsauftrag, da sie zur Minderung oder Beseitigung von Erreichbarkeitsdefiziten beitragen.

In die Dringlichkeitsstufen „Weiterer Bedarf“ und „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ werden Vorhaben eingestuft, für die ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf anerkannt wird, deren Investitionsrahmen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet.

B zu 4

Die Bundesautobahn 7 zählt zu den wichtigsten Fernverkehrsverbindungen im Norden Deutschlands. Als eine von wenigen festen Querungen des Nord-Ostsee-Kanals im Raum Rendsburg stellt sie gleichzeitig auch eine wichtige regionale Verkehrsachse im Planungsraum dar. Eine statische Nachberechnung der 1972 errichteten Rader Hochbrücke hat ergeben, dass das Bauwerk nur noch eine Restnutzungsdauer bis 2026 besitzt. Der Ersatz ist zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung somit unerlässlich.

Der hohe Verkehrsbedarf, zuletzt im Planfeststellungsverfahren für das Jahr 2023 prognostiziert, erfordert zusätzlich eine kapazitätserhöhende Erweiterung des Streckenabschnitts zwischen dem Autobahnkreuz Rendsburg und der Anschlussstelle Rendsburg-Büdelsdorf. Das Bundesverkehrsministerium hat dem Antrag der Auftragsverwaltung für die Aufnahme der Maßnahme in den Straßenbauplan gemäß § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes in 2019 zugestimmt.

Der Ausbau der Bundesstraße 203 zwischen der Anschlussstelle Bundesautobahn 7/Bundesstraße 203 und der Stadt Büdelsdorf ist aufgrund der erfolgten und geplanten Gewerbeentwicklung in diesem Bereich erforderlich, da mit weiter zunehmenden Verkehrsmengen auf den bereits stark belasteten Straßen zu rechnen ist. Zusammen mit der im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn 7 vorgesehenen Umplanung der Anschlussstelle Bundesautobahn 7/Bundesstraße 203 wird der Gesamtbereich baulich angepasst, um zukünftigen verkehrlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr

Auf das Kapitel 4.3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Das Schienenverkehrsnetz einschließlich der Haltepunkte ist in der Karte differenziert nach Bestand sowie geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen nachrichtlich dargestellt.

2 G

Das Zugangebot auf der Strecke Kiel–Lübeck soll erhöht werden.

3 G

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Regionalbahnverkehrs soll die Probstei ab Ende 2024 durch die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel–Schönberger Strand besser an das Oberzentrum Kiel angebunden werden.

4 G

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollen neben Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Reaktivierung der Bahnstrecke Rendsburg-Seemühlen zur Verlängerung der Regionalbahn Kiel-Rendsburg mit zusätzlichen Haltepunkten Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen,
- Ertüchtigung der Bahnlinie Kiel–Preetz–Plön (–Lübeck) und Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte Elmschenhagen Ost, Schwentinal Ostseepark, Preetz Nord und Preetz-Krankenhaus,
- Angebotserweiterung auf der Bahnstrecke Kaltenkirchen–Neumünster durch Einrichtung einer zusätzlichen Regional-Express-Linie zwischen Norderstedt–Neumünster (planungsraumübergreifend),
- Perspektivische Weiterentwicklung der Schienenpersonennahverkehrs-Achsen von Kiel in Richtung Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Plön und Schönberg

zu einem regionalen Schnellbahn(S-Bahn)-System mit zusätzlichen Bahnhalt punkten,

- Bereits kurzfristig: Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in Neuwittenbek und Eckernförde Süd auf der Bahnstrecke Kiel–Gettorf–Eckernförde–Flensburg,
- Streckenbeschleunigung und Taktverdichtung zwischen Neumünster und Heide.

5 G

Für die Rendsburger Hochbrücke sollten erste konzeptionelle Überlegungen für einen leistungsfähigen Ersatz angestellt werden.

6 G

Die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Neumünster–Bad Oldesloe soll für den Personen- und Güterverkehr erhöht werden. Hierfür soll die Strecke elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden.

7 G

Die Reaktivierung der Strecke Neumünster–Ascheberg wird angestrebt. Ein neuer Bahnhalt punkt ist in Wankendorf vorgesehen.

8 G

Zur Ertüchtigung der Schienennetze für den Güterverkehr wird angestrebt, die Bahnhöfe Neumünster und Owschlag zu Überholbahnhöfen mit zusätzlichen Überholgleisen für den Schienengüterverkehr auszubauen.

Begründung

B zu 1

Der Planungsraum ist durch die Strecken Hamburg–Neumünster–Kiel und Hamburg –Neumünster–Flensburg (–Dänemark) in das Schienenfernverkehrsnetz eingebunden. Als überregional bedeutsame Schienenverkehrsverbindungen sind diese zu sichern und langfristig auszubauen (siehe Kapitel 4.3.2 Absatz 2 LEP 2021). Der Schienenverkehr soll hinsichtlich der Infrastruktur und der Bedienung so ausgerichtet werden, dass ein stärkerer Anteil am Verkehrszuwachs durch den Verkehrsträger Schiene übernommen werden kann.

Die elektrifizierte Bahnstrecke Hamburg–Neumünster–Flensburg (–Dänemark) ist für den Personenfern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr im Planungsraum von hoher Priorität. Sie ist außerdem eine Hauptverkehrsstrecke für den Güterverkehr von Skandinavien nach Westeuropa. Das Angebot sollte weiter ausgebaut werden, insbesondere auf der Strecke über Neumünster–Rendsburg in Richtung Dänemark zu einem Zwei-Stunden-Takt und auch in Richtung Kiel sollte der Fernverkehr weiter ausgebaut werden.

In der Karte dargestellt sind bestehende und geplante Bahnhaltdepunkte. Geplante Bahnhaltdepunkte werden in der Karte dargestellt, wenn sie als Maßnahmen im Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027 (LNVP bis 2027) benannt und dort bereits Bestandteil der jeweiligen Finanzplanung sind.

B zu 2-4

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein unterscheidet zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem übrigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Für den SPNV stellt der Nahverkehrsverbund (NAH.SH) alle fünf Jahre einen LNVP auf. Der LNVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV.

Im LNVP bis 2027 sind folgende Maßnahmen aufgenommen, die den Planungsraum betreffen:

- Auf der Bahnstrecke Kiel–Lübeck werden perspektivisch weitere Verbesserungen des Bahnangebotes und eine Ertüchtigung der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur angestrebt. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau des Abschnittes zwischen Kiel und Preetz und die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte Elmschenhagen-Ost, Schwentinal Ostseepark, Preetz Nord und Preetz-Krankenhaus zur Schaffung zusätzlicher Pendelverkehre auf der neuen Regionalbahnlinie Kiel–Preetz. Der Bahnhof Kiel-Elmschenhagen soll einen zweiten Bahnsteig erhalten. Eine mögliche Elektrifizierung (gegebenenfalls von Teilabschnitten) soll ebenfalls geprüft werden. Ziel ist es, die Fahrzeit zwischen den beiden Städten auf unter eine Stunde zu verkürzen. Ab 2023 soll die Strecke mit Akkutriebwagen betrieben werden.
- Durch die bis Ende 2024 angestrebte Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel–

Schönberger Strand wird ein deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot auf der Achse Kiel–Ostufer–Schönkirchen–Probsteierhagen–Schönberg zur Verfügung gestellt. Die Planungen zur Wiederaufnahme des Schienenverkehrs haben begonnen. Maßnahmen zur Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur befinden sich in der Umsetzung. Ergänzend zur Regionalbuslinie zwischen Kiel und Schönberg ist eine Bedienung der Bahnstrecke im Stundentakt vorgesehen. Haltepunkte sind vorgesehen in Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand.

- Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke bis Rendsburg-Seemühlen mit drei neuen Bahnhaltedpunkten wird eine Verbesserung der Erschließungswirkung der Regionalbahn (RB) in Rendsburg angestrebt. Die neuen Haltepunkte sollen an die stündlich verkehrende RB 75 (Kiel–Rendsburg) angeschlossen werden, der Haltepunkt Rendsburg-Kronwerk/Büdelndorf zusätzlich an den Regionalexpress (RE) 74 (Kiel–Husum).
- Für die Verbindung Neumünster–Kaltenkirchen wird eine Taktverdichtung angestrebt. Das bestehende Angebot könnte durch Einführung einer zusätzlichen Regional-Express-Linie Norderstedt–Neumünster erweitert werden und bei einer Weiterführung bis nach Kiel auch den Planungsraum II betreffen. Durch die Maßnahme werden deutliche Fahrzeitverkürzungen zwischen Norderstedt, Neumünster und Kiel erwartet.
- Zur Erhöhung der Attraktivität des SPNV im Kieler Umland und zur Verdichtung der bestehenden Regionalbahnlinien nach Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Preetz und Schönberg wird als langfristige und perspektivische Maßnahme die Weiterentwicklung der SPNV-Zulaufachsen zu einem regionalen S-Bahn-System angestrebt. Gemäß LNVP soll auf diesen SPNV-Achsen neben den im Stunden- und Halbstundentakt verkehrenden Regionalexpresslinien eine S-Bahn (S-Bahn Kiel) die heutigen – überwiegend stündlich verkehrenden – Regionalbahnen ersetzen und mit halbstündlicher Bedienung der folgenden Relationen eingerichtet werden:
 - Kiel–Preetz (mit neuen Bahnhaltedpunkten Kiel-Wellsee, Kiel Berchtesgardener Straße, Schwentimental Gutenbergstraße, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus),
 - Kiel–Neumünster (mit neuen Bahnhaltedpunkten Kiel-Meimersdorf,

- Neumünster-Tungendorf),
- Kiel–Rendsburg–Rendsburg-Seemühlen (mit neuen Bahnhaltepunkten Kiel-Mettenhof und Rendsburg; siehe oben) mit der Option zur Verlängerung nach Fockbek,
 - Kiel–Eckernförde–Eckernförde Nord (mit neuen Bahnhaltepunkten Kiel Hamburger/Lübecker Chaussee, Kiel Winterbeker Weg, Kiel Waldorfschule, Kronshagen Schulzentrum, Neuwittenbek, Gettorf Süd, Eckernförde Süd, Eckernförde Strand, Eckernförde Pferdemarkt und Eckernförde Nord) mit Option zur Verlängerung über Lindaunis und Süderbrarup nach Kappeln (Planungsraum I). Die Weiterführung einer Linie von Eckernförde nach Kappeln könnte in zweistündlicher Taktfrequenz erfolgen. Damit würde eine bessere Erschließung der Schleiregion mit dem SPNV ermöglicht.
 - Die Bahnstrecke Neumünster–Hohenwestedt–Hanerau-Hademarschen–Heide soll beschleunigt werden, um die Taktknoten Neumünster und Heide mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde zu verbinden. Zusätzlich ist ein Kreuzungsbahnhof in Beringstedt erforderlich, der auch den Betrieb im Stundentakt ermöglicht.

B zu 5-7

Es sollten Vorbereitungen getroffen werden, um langfristig den Ersatz der Rendsburger Hochbrücke angehen zu können. Trotz der durchgeführten Sanierung sind hierfür mittelfristig planerische Vorbereitungen zu treffen, um eine leistungsfähigere Querung des Nord-Ostsee-Kanals zu ermöglichen. Dabei soll der Bahnhofsstandort in Rendsburg berücksichtigt werden.

Die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Neumünster–Bad Oldesloe–Bad Segeberg soll, dem LNVP entsprechend, langfristig erhöht werden. Ab 2027 werden durch die Nahverkehrsplanung ein Ausbau (möglichst durchgehende Zweigleisigkeit) und die Elektrifizierung der Bahnstrecke angestrebt.

Der LNVP sieht für den Personen- und Güterverkehr die stillgelegte Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg als reaktivierungswürdig an. Damit wird die Führung direkter Züge zwischen Plön und Neumünster möglich. Ein neuer Haltepunkt ist in

Wankendorf vorgesehen und kann die Erschließung des ländlichen Zentralortes erheblich verbessern.

B zu 8

Grundlage für Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesschienenwege sind der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und das 3. Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage. Der Bedarfsplan des Bundes legt die Neu- und Ausbaubedarfe für die Schienenwege verbindlich in Gesetzesform fest.

Der zur Auslastungssteigerung und Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes im Rahmen des bundesweiten 740-m-Programms vorgesehene Ausbau der Bahnhöfe Neumünster und Owschlag zu Überholbahnhöfen mit zusätzlichen Überholgleisen für den Schienengüterverkehr wurde in den Vordringlichen Bedarf der Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen.

4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr

Auf das Kapitel 4.3.5 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Der sonstige öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und die ihm zugrundeliegenden Netzstrukturen sollen in ihrer Funktions- und Leistungsfähigkeit gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Die Planungen zum ÖPNV sollen gut koordiniert und abgestimmt werden. Bei der Netzplanung sollen neben der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie dem Alltagsverkehr insbesondere Ziele und Einrichtungen für Freizeit und Erholung sowie weitere bedeutsame Arbeitsplatzschwerpunkte berücksichtigt werden. Grundlage hierfür sind die Nahverkehrspläne der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, der beiden kreisfreien Städte Neumünster und Kiel, sowie der Masterplan Mobilität der KielRegion.

2 G

Zu einer besseren Erschließung und zur Reduzierung von Erreichbarkeitsdefiziten in der Fläche soll der Busverkehr auch unter Berücksichtigung ergänzender Mobilitätsangebote sowie alternativer Bedienungsformen im Planungsraum verbessert werden.

3 G

In Teilräumen, die nicht im unmittelbaren Einzugsbereich des Schienennahverkehrsangebotes liegen, soll der Busverkehr den Zubringerdienst zu den für den regionalen Schienenpersonennahverkehr bedeutsamen Haltepunkten übernehmen. Geeignete Verknüpfungsinfrastrukturen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Bus-, Bahn- und Fährverkehren, sowie Individualverkehren) sind auszubauen (Unterstützung multimodaler Verkehrsangebote). Ein ergänzendes Liniennetz direkter, überregionaler Busverbindungen auf den Strecken

- Neumünster–Plön,
- Kiel–Lütjenburg–Oldenburg (in Holstein) (planungsraumübergreifend),
- Eckernförde–Schleswig (planungsraumübergreifend),
- Rendsburg–Eckernförde und
- Rendsburg–Heide (planungsraumübergreifend)

soll ausgebaut und an die Standards im SPNV angeglichen werden.

4 G

Die wichtigen Fährlinien zur Verbindung von Ost- und Westufer der Kieler Förde sollen bedarfsgerecht ausgebaut und mit dem übrigen ÖPNV abgestimmt werden. An den Anlegern in Kiel und im Kreis Plön sollen möglichst Mobilitätsstationen eingerichtet werden.

Begründung**B zu 1**

Für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des sonstigen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) bei den Kreisen und kreisfreien

Städten. Der sonstige ÖPNV umfasst den gesamten öffentlichen Personennahverkehr mit Ausnahme des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV).

Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027 ist dabei übergeordnete Grundlage für die Aufstellung von regionalen Nahverkehrsplänen (RNVP) durch die Kreise und kreisfreien Städte. Diese bilden den Rahmen für die Gestaltung und Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV und enthalten auch Aussagen zur Vernetzung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV. Gemäß § 5 Absatz 3 Nummer 1 ÖPNVG müssen RNVP den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. Bei der Aufstellung sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplans (siehe Kapitel 4.3.5 Absatz 2 LEP 2021) zu berücksichtigen.

Im Planungsraum koordinieren derzeit vier regionale Nahverkehrspläne (RNVP) die Arbeit der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen. Eine Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger in der KielRegion erfolgt über das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV, das beim Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel angesiedelt ist und dem Regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion. Die geschaffenen Strukturen ermöglichen eine kreisübergreifend einheitliche Bearbeitung und eine Etablierung gemeinsamer Standards.

Mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion als regionalem Mobilitätskonzept wurden wichtige Grundlagen einer gemeinsamen Mobilitätsplanung in der Region geschaffen. Neben einem gut abgestimmten System aus SPNV, ÖPNV und Fahrrad, sollen neue Mobilitätsformen unter Einbeziehung von Sharing-Angeboten, alternativen Antrieben und digitalen Medien eine moderne und nachhaltige Mobilität gestalten.

B zu 2

Im Planungsraum, in dem der motorisierte Individualverkehr (MIV) für die Flächenerschließung nach wie vor eine wesentliche Rolle spielt, wird das ÖPNV-Angebot vor allem auf die Zentralen Orte sowie auf die Gemeinden mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion ausgerichtet. Zu einer besseren Erschließung der Nahbereiche und zur Reduzierung von Erreichbarkeitsdefiziten können neben dem regulären Busverkehr auch andere ergänzende

Mobilitätsangebote, zum Beispiel eine flexible Bedienung durch Rufbusse oder Anruf-Linien-Taxi (ALT) sowie alternative Bedienungsformen eingesetzt werden. Rufbusse verkehren auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplans und Fahrtweges, jedoch nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr. Im Unterschied zum Linienbus kann ein Rufbus schneller und flexibler auf den Bedarf reagieren, da er nur die benötigten Haltestellen anfährt. Auf diese Weise kann auch in abgelegeneren Bereichen ein Angebot aufrechterhalten werden.

Zu den Angeboten im Planungsraum gehören beispielsweise das Anruf-Linien-Taxi im Amt Lütjenburg, das nach erfolgreicher Pilotphase von den Verkehrsbetrieben Kreis Plön übernommen wurde und verstetigt werden soll, sowie das Anruf-Linien-Taxi Neumünster auf vier Strecken.

Alternative Bedienungsformen umfassen gemeinschaftlich organisierte Verkehre wie zum Beispiel Bürgerbusse, RideSharing, CarSharing oder BikeSharing und stellen ergänzende Angebote zum sonstigen ÖPNV dar. Beispiele im Planungsraum sind der in zwei Ortsteile von Bösdorf fahrende Bürgerbus Malente, remo – das neue Mobilitätsangebot für Rendsburg und Umgebung oder die in kleineren Gemeinden aufgestellten Mitfahrbänke.

B zu 3

Größere Teile des Planungsraumes liegen nicht im direkten Einzugsbereich des SPNV-Angebotes. Für diese Räume soll der Busverkehr den Zubringerdienst zu den regional bedeutsamen Haltepunkten des SPNV übernehmen.

Besondere Bedeutung für Verknüpfungen innerhalb des SPNV sowie zwischen SPNV und ÖPNV haben die Bahnhöfe Kiel, Neumünster, Plön, Eckernförde und Rendsburg. Weitere wichtige Verknüpfungspunkte des SPNV mit dem übrigen ÖPNV sind die Bahnhöfe Ascheberg, Preetz, und Raisdorf im Kreis Plön, die Bahnhöfe Gettorf, Felde, Bredenbek, Schülldorf, Owschlag, Flintbek, Bordesholm, Aukrug, Hohenweststedt, Hanerau-Hademarschen und Nortorf im Kreis Rendsburg-Eckernförde (auch Knotenpunkte genannt) sowie die weiteren Stationen innerhalb von Neumünster und Kiel.

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde arbeiten weiter an der Umsetzung eines integralen Taktfahrplanes. Hierfür werden die Busverkehrslinien des Regionalverkehrs unter Einbeziehung des SPNVs umgestellt. Ein weiterer Ausbau

des SPNV-Netzes macht eine konsequente Anpassung des sonstigen ÖPNV-Netzes notwendig. Eine Linienhierarchie mit einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“) wird umgesetzt.

Für ein attraktives, öffentliches Mobilitätsangebot für die gesamte Reisekette („Tür zu Tür“) bedarf es durchgängiger (Verknüpfungs-)Infrastrukturen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Bus-, Bahn- und Fährverkehren sowie Individualverkehren) und niedrighschwelligem Informationsangeboten. Ein Ausbau von ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen soll daher vorangetrieben werden.

Zur Umsetzung des Deutschlandtaktes in der Fläche sollte darüber hinaus die Angebotsqualität auf starken Achsen im Busverkehr an die Standards im SPNV angeglichen werden und ein attraktives Gesamtnetz aus Bahn- und überregionalen Buslinien entstehen.

B zu 4

Der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde kommt für die Personenbeförderung im Alltags- und Freizeitverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Die östlichen und westlichen Uferbereiche der Kieler Förde sind über zahlreiche Anlegestellen an den ÖPNV angeschlossen und werden mit wenigen Ausnahmen ganzjährig durch zwei Fährlinien (Fördefährlinie und Schwentinelinie) bedient. Die Anlegestellen in Kiel (Bahnhofsbrücke, Seegarten, Reventlou, Bellevue, Friedrichsort, Falckenstein, Schilksee sowie Wellingdorf und Neumühlen) und in den angrenzenden Gemeinden in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde (Mönkeberg, Möltenort, Laboe und Strande) sollen daher in ihrer Funktion für den wassergebundenen ÖPNV und die freizeitorientierte Fördeschiffahrt dauerhaft gesichert werden.

4.4 Radverkehr

Auf das Kapitel 4.3.6 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Der Radverkehr im Planungsraum soll entsprechend den Zielsetzungen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 weiterentwickelt werden. Der Masterplan Mobilität der KielRegion sowie kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte sollen dazu beitragen, ein qualitativ hochwertiges und sicheres Angebot für den Alltags-, Freizeit- und Erholungsradverkehr zu schaffen. Aspekte der Verkehrssicherheit, die sich ändernden Anforderungen durch neue Verkehrsmittel und die Anbindung an den ÖPNV sollen berücksichtigt werden.

2 G

Der Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen soll neben Maßnahmen zum Erhalt und zur Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur im Planungsraum bedarfsgerecht fortgesetzt werden. Maßnahmen, die dem Lückenschluss überörtlich bedeutsamer Radwegeverbindungen dienen, sollen dabei Priorität haben. Eine baulastträgerübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit mit dem Ziel der Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) soll angestrebt werden.

3 G

Die im Planungsraum auf Basis des Masterplans Mobilität der KielRegion bestehenden Ansätze zur Entwicklung von hochwertigen regionalen Radschnellverbindungen sollen fortgeführt und umgesetzt werden.

Ergänzende Möglichkeiten zur Entwicklung von hochwertigen regionalen Radverbindungen in den Stadt- und Umlandbereichen sollen geprüft werden.

4 G

Für die überregional bedeutsamen Radfernwege Ostseeküstenradweg, Nord-Ostsee-Kanal-Route, Ochsenweg, Holsteinische Schweiz Radtour, Wikinger-Friesen-Weg

und Mönchsweg soll eine Aufwertung der radtouristischen Infrastruktur mit dem Ziel zur Herstellung einheitlicher Qualitätsstandards angestrebt werden. Neue Radfernwege und regionale Themenrouten sollen in die bestehenden Radverkehrsnetze integriert werden.

Begründung

B zu 1-2

Grundlage für die Ausrichtung der Radverkehrsförderung und -entwicklung im Land ist die im Jahr 2020 verabschiedete Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Diese verfolgt das Ziel, den landesweiten Radverkehrsanteil am Modal-Split zu erhöhen und sowohl den alltäglichen Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr als auch den touristischen und freizeitorientierten Radverkehr attraktiver und sicherer zu machen.

Der Anteil der landesweit mit Radwegen ausgestatteten Straßen ist insgesamt hoch, die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entsprechen oftmals aber nicht modernen Qualitätsstandards. Die derzeitigen Aktivitäten zu Ausbau, Sanierung und Erhaltung der Radverkehrsanlagen sollen daher bedarfsgerecht fortgesetzt werden. Dabei kommt den Ausbaumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Ziel ist die Weiterentwicklung des LRVN zu einem flächendeckenden und baulastträgerübergreifend konzipierten System. Bei der Aktualisierung des LRVN sollen weiterhin allgemeingültige Qualitätsstandards etabliert werden, um den aktuellen und künftigen Anforderungen des Radverkehrs gerecht zu werden.

Den Kommunen kommt im Hinblick auf die Radverkehrsförderung und Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund sollen möglichst flächendeckend kreisweite Radverkehrskonzepte erarbeitet werden.

Mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion besteht im Planungsraum eine strategische Leitlinie zur Optimierung, Qualifizierung und Weiterentwicklung der überörtlichen Radverkehrsinfrastrukturen. Hierzu gehört unter anderem das vorgeschlagene regionale Radverkehrsnetz, das die übergeordneten Verbindungen beziehungsweise qualifizierten Haupt- und Ergänzungsrouten für den Alltagsradverkehr enthält und Verknüpfungen mit den regionalen ÖPNV-Knoten aufzeigt. Darüber hinaus werden gemäß einer Untersuchung der

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) aus dem Jahr 2020 in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön derzeit ebenfalls kreisweite Radverkehrskonzepte erarbeitet. Diese sollen Anknüpfungspunkte sowohl im LRVN als auch in den Gemeinden finden. In der Stadt Neumünster wird das bestehende Radverkehrskonzept umgesetzt.

Bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten für den Radverkehr sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 zu berücksichtigen (siehe Kapitel 4.3.6 Absatz 3 LEP 2021). Neben einer guten Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Zentralen Orte und der Förderung der touristischen Radverkehre soll demnach auch auf eine Verknüpfung des ÖPNV mit Radverkehrsinfrastrukturen hingewirkt werden.

Im Planungsraum sollen zu diesem Zweck neue Bike and Ride-Anlagen an den Bahnhaltedpunkten beziehungsweise Standorten Kiel (Schulen am Langsee, Russee, Oppendorf), Neumünster-Süd, Eckernförde, Flintbek, Raisdorf, Nortorf, Schülldorf, Achterwehr und Bredenbek realisiert werden oder befinden sich bereits in der Umsetzung.

Im Übrigen sollen geeignete Bus- und Bahnhaltedpunkte in die kommunalen und regionalen Radverkehrsnetze eingebunden und bei Bedarf durch weitere Mobilitätsangebote ergänzt werden. Hierzu eignen sich besonders bestehende regionale ÖPNV-Knoten, die zu sogenannten Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden können. Diese können durch die Bereitstellung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten sowie regionale und lokale Fahrradverleihsysteme ergänzt werden. Der Masterplan Mobilität der KielRegion enthält in dieser Hinsicht unter anderem das Ziel einer besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsangeboten im Rahmen von Mobilitätsstationen. Darüber hinaus besteht im Planungsraum mit dem Fahrradverleihsystem „SprottenFlotte“ der KielRegion bereits ein eng mit dem ÖPNV verknüpftes Angebot.

B zu 3

Im Planungsraum werden unterschiedliche Ansätze zur Entwicklung von hochwertigen regionalen Radschnellverbindungen verfolgt. Diese stellen insbesondere für Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen ein innovatives Infrastrukturangebot für den Alltags- und Freizeitradverkehr dar.

Radschnellverbindungen haben einen hohen Qualitätsstandard und sollen eine hohe

gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit ermöglichen. So können neue Erreichbarkeitspotenziale in größeren Entfernungsbereichen erschlossen und damit der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen weiter gesteigert werden.

In diesem Hinblick nennt der Masterplan Mobilität der KielRegion die folgenden Korridore als Potenziale für sogenannte Premiumrouten:

- Kiel–Schwentinental–Preetz–Plön,
- Kiel-Ostufer–Heikendorf–Wendtorf/Stein,
- Kiel–Flintbek–Bordesholm–Neumünster,
- Kiel–Kronshagen–Gettorf–Eckernförde und
- Kiel-Westufer–Schilksee/Strande.

Derzeit werden für einzelne Korridore konkrete Trassenführungen geprüft und Vorzugsvarianten ermittelt.

Weitere Ansätze für ein Veloroutennetz bestehen im Bereich des Mittelzentrums Rendsburg und den Nachbarkommunen Büdelsdorf, Westerrönfeld und Fockbek. Diese sollen als zügige und attraktive Alltagsverbindungen im engeren Stadt- und Umlandbereich ausgebaut werden. Für die im Bereich Rendsburg bereits in Umsetzung befindliche gemeindegrenzenübergreifende Gesamtmaßnahme ist eine enge interkommunale Abstimmung anzustreben.

Für die weitere Planung sollte auf eine gute Verknüpfung mit dem Veloroutennetz des übrigen Planungsraums hingewirkt werden.

B zu 4

Der Radtourismus soll als wichtiger Wirtschaftsfaktor des Landes und Teil des freizeitorientierten und Erholungsradsverkehrs gestärkt und ausgebaut werden. Hierzu ist es erforderlich, die radtouristische Infrastruktur und das Serviceangebot im Land zu verbessern. Radrouten sollen mit Städten, Bahnhöfen, Attraktionen und touristischem Gewerbe vernetzt werden, um so Gäste durch Schleswig-Holstein zu führen und positive wirtschaftliche Effekte zu erzielen. Entsprechend der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 wird angestrebt, zunächst die national bedeutsamen Radrouten (sogenannte D-Routen beziehungsweise EuroVelorouten sowie der Iron Curtain Trail) zu Qualitätsrouten gemäß Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)-Klassifizierung zu entwickeln. Der Ausbau des Radtourismus

sowie die Qualitätsverbesserung der radtouristischen Infrastruktur soll auch zur Stärkung des Binnenlandtourismus beitragen (siehe Kapitel 5.8 LEP 2021).

Für eine ganzheitliche kommunale Qualitätsentwicklung und langfristige Qualitätssicherung ist es nach einer qualitativen Bestandserfassung und Bewertung erforderlich, die notwendige Infrastrukturentwicklung mit Maßnahmen zur Entwicklung touristischer Angebote zu verknüpfen.

Radtourismuskonzepte sollen als Grundlage dazu dienen, Radrouten mit touristischer Relevanz, regionale Themenrouten und regionale Radwanderrouten in die bestehenden Radwegenetze zu integrieren. Die Erstellung solcher Konzepte sollte in kreisübergreifender Zusammenarbeit und unter Beteiligung aller relevanten Akteure erfolgen.

4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen

Auf das Kapitel 4.3.3 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die Leistungsfähigkeit des überregional bedeutsamen Hafenstandorts Kiel und des überregional bedeutsamen Schwerlasthafens Osterrönfeld soll verbessert und die Anbindungen der Häfen durch eine leistungsfähige Infrastruktur gesichert werden. Der überregional bedeutsame Kreishafen Rendsburg soll im Bestand erhalten und gegebenenfalls an sich ändernde Bedarfe angepasst werden.

Der regional bedeutsame Hafen Eckernförde hat mittlerweile eine überwiegend touristische Funktion und soll erhalten werden.

Überregional und regional bedeutsame Häfen sind in der Karte dargestellt.

2 G

Die größeren Sportboothäfen an Ostsee, Schlei und Eider sind in der Karte dargestellt. Sie sollen als positive Standortfaktoren genutzt und an den vorhandenen Standorten unter Berücksichtigung der ökologischen Belastbarkeit und den

Interessen der gewerblichen Schifffahrt gesichert und an sich ändernde Bedarfe angepasst sowie erforderlichenfalls ausgebaut werden.

3 G

Fährverbindungen sind in der Karte dargestellt. Sie sollen in ihrer straßengebundenen Erschließungs- und Anbindungsfunktion bedarfsgerecht erhalten und gegebenenfalls ausgebaut werden.

4 Z

Die Funktion des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) als bedeutende Wasserstraße ist zu erhalten und zu verbessern. Im Planungsraum sind zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des NOK die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Ersatzneubau der kleinen Schleusen sowie Sanierung der großen Schleusen in Kiel-Holtenau,
- Neubau der ersten Levensauer Hochbrücke (Kreisstraße 27) zwischen Kiel-Suchsdorf und Neuwittenbek,
- Maßnahmen zur Kurvenaufweitung zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau,
- Vertiefung des Kanals um einen Meter.

5 G

Bei der Weiterentwicklung der Häfen soll die Fischerei und die Bereitstellung der erforderlichen fischereilichen Infrastruktur für die Fischereibetriebe besonders berücksichtigt werden.

Begründung

B zu 1

Der Hafenstandort Kiel hat aufgrund seiner zahlreichen Fährverbindungen und der trimodalen Hinterlandanbindung eine weit über das Land hinausgehende Bedeutung und erfüllt eine intermodale Drehscheibenfunktion im Ost-West und Nord-Süd-Transfer für den Güter- und Personenverkehr. In den Kieler Häfen werden neue Ausbauprojekte verfolgt, um die in Teilbereichen angespannte Kapazitätssituation zu verbessern und um sich ändernden Marktsituationen gerecht werden zu können. Weiterer Ausbaubedarf kann sich ergeben, wenn die derzeitigen Kapazitätsreserven

ausgeschöpft sind und durch die Verbesserung der Infrastrukturanbindung zusätzliche Umschlagsvolumina entstehen.

In Osterrönfeld ist am NOK ein überregional bedeutsamer schwerlastfähiger Hafen entstanden, der sich durch seine Auslegung und technische Ausrüstung auszeichnet und in unmittelbarer Nähe über umfangreiche Gewerbeflächen verfügt. Durch seine Lage im Schnittpunkt von NOK, Bundesautobahn 7 und verschiedener Bundesstraßen sowie durch die Verbindung mit dem gegenüberliegenden Kreishafen in Rendsburg ist er von hoher logistischer, regionalwirtschaftlicher und arbeitsmarktpolitischer Bedeutung und prädestiniert für überregionale, anspruchsvolle Logistikaufgaben.

Bei der Planung von Hafeninfrastruktur soll geprüft werden, inwieweit die Ausrüstung mit Landstromanlagen oder landseitigen Stromanschlüssen technisch und wirtschaftlich realisierbar ist und innovative Antriebsformen und unterschiedliche alternative Kraftstoffe berücksichtigt werden können.

Der Kreishafen Rendsburg nimmt überregionale und regionale Verkehrs- und Wirtschaftsfunktionen wahr. Er soll in die weitere Entwicklung des Verkehrs auf dem NOK, der Bundesautobahn 7 und der Eisenbahnlinie Flensburg–Hamburg einbezogen werden.

Weitere Häfen an der Kieler Förde und der Eckernförder Bucht sind von regionaler Bedeutung für die Fischerei, den Ausflugsverkehr sowie den Sportbootbetrieb.

B zu 2

Der Planungsraum weist seewärts insbesondere im Bereich der Kieler Förde, an der Schlei und der Eider ein dicht geknüpftes Netz von Sportboothäfen mit unterschiedlichen Liegeplatzkapazitäten auf. Den bestehenden Sportboothäfen kommt nach wie vor eine hohe Bedeutung für den Segel- und Motorbootssport zu.

Der Betrieb von Sportboothäfen ist außerdem für viele Orte von wirtschaftlicher Bedeutung. Die positiven Standortfaktoren sollen daher unter Berücksichtigung der ökologischen Belastbarkeit genutzt werden.

Der Ausbau und die Umnutzung bestehender Anlagen sollen grundsätzlich Vorrang vor dem Bau neuer Anlagen haben. Für die bestehenden Sportboothäfen und Wassersportanlagen soll daher eine bedarfsorientierte Bestandssicherung und wo erforderlich eine touristische Aufwertung sowie erforderlichenfalls ein Ausbau

angestrebt werden. Soweit im Planungszeitraum die Errichtung von Sportboothäfen beabsichtigt ist, sollen die Planungen in ein touristisches und bedarfsorientiertes regionales Standortkonzept eingebunden werden und die Sportboothäfen nicht in ökologisch sensiblen Gewässerbereichen errichtet werden.

B zu 3

Als Fähren sind in der Karte die bestehenden Fährverbindungen über den NOK und die Schlei dargestellt. Sie dienen dem regelmäßigen Transport von Personen- und Kraftfahrzeugen und sollen daher in ihrer straßengebundenen Erschließungs- und Anbindungsfunktion bedarfsgerecht erhalten werden.

B zu 4

Die Funktionsfähigkeit des NOK als bedeutende Wasserstraße und wichtiger Bestandteil des nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetzes ist angesichts seiner hohen Bedeutung auch für Schleswig-Holstein zu sichern und im Hinblick auf die Anforderungen des zukünftigen Schiffsverkehrs in seiner Leistungsfähigkeit zu verbessern.

Neben dem laufenden Schleusenneubau in Brunsbüttel (Planungsraum III) und vorbereitenden Maßnahmen zur Kurvenaufweitung zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau sind Schleusensanierungen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau, der Ersatzneubau der Kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau, die Vertiefung des Kanals um einen Meter sowie der Neubau der ersten Levensauer Hochbrücke zur Kapazitätsanpassung beziehungsweise im Falle der Maßnahmen an den Schleusen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Kanals dringend erforderlich.

B zu 5

Die Fischerei hat nach wie vor eine wichtige wirtschaftliche, kulturelle und touristische Bedeutung. Die verbliebenen Fischereibetriebe in den Häfen tragen zur regionalen Versorgung der lokalen Bevölkerung mit Fischereiprodukten bei, haben eine hohe kulturelle Bedeutung für Schleswig-Holstein und sind darüber hinaus auch für den Tourismus in den Küstenorten von großer Bedeutung. Bei der Hafententwicklung soll erforderliche Infrastruktur für die Fischerei berücksichtigt werden.

4.6 Luftverkehr

Auf das Kapitel 4.3.4 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die Verkehrslandeplätze Kiel-Holtenau, Neumünster und Rendsburg-Schachtholm sind in der Karte nachrichtlich dargestellt. Sie sollen für die Zwecke der allgemeinen Luftfahrt in ihren Funktionen gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Der Flugplatz Hohn wird ausschließlich militärisch genutzt.

Z

Soweit für Flughäfen oder Landeplätze zusätzlich die Festsetzung von Bauschutzbereichen oder Lärmschutzbereichen erfolgt ist, sind diese ebenfalls in der Karte dargestellt. Die sich hieraus ergebenden Vorgaben bei Planungen und Maßnahmen zu beachten.

2 G

Die Anbindung des Planungsraums an den für den gesamten norddeutschen Raum bedeutsamen Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel soll gesichert und die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Begründung

B zu 1

Der Luftverkehr beschränkt sich im Planungsraum auf den qualifizierten Geschäftsflugverkehr und den Luftsport an den Verkehrslandeplätzen Kiel-Holtenau, Neumünster und Rendsburg-Schachtholm. Die Funktionsfähigkeit dieser bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur soll gesichert werden.

Nach Einstellung des Linienverkehrs kommt dem Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau weiterhin eine regionale Bedeutung für die Abwicklung der allgemeinen Luftfahrt zu. Besondere Bedeutung ist hierbei neben der Privat- und Sportfliegerei dem Geschäftsflugverkehr und der überregionalen Anbindung der Wirtschaft und dem

Tourismus beizumessen. Für den Verkehrslandeplatz soll eine am Luftverkehrsbedarf orientierte Bestandsicherung angestrebt werden.

Die Verkehrslandeplätze in Neumünster und Rendsburg-Schachtholm bieten gute Möglichkeiten für den qualifizierten Geschäftsflugverkehr und den Luftsport und sollen in ihren Funktionen über den Planungszeitraum hinaus erhalten und gesichert werden.

Der Fliegerhorst Hohn ist unter Berücksichtigung seiner Funktion als Bundeswehrstandort für die Luftwaffe zu erhalten. Ihm kommt dabei auch eine ergänzende Funktion als Ausweichflugplatz für den Fliegerhorst Schleswig in Jagel zu.

Das Netz der in Betrieb befindlichen Verkehrslandeplätze wird durch das für den Luftsport genutzte Segelfluggelände in der Gemeinde Aukrug ergänzt.

Nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) werden Flugplätze luftrechtlich in Flughäfen (Verkehrsflughäfen für den allgemeinen Verkehr und den Betrieb mit Passagier- und Frachtflugzeugen sowie Sonderflughäfen für besondere Zwecke), Landeplätze (Verkehrslandeplätze für den allgemeinen Luftverkehr und Sonderlandeplätze für besondere Zwecke) und Segelfluggelände unterteilt.

Flugplätze, die ausschließlich durch das Militär genutzt werden, werden nachfolgend als Militärflugplätze bezeichnet.

Im Unterschied zu Landeplätzen bedürfen Flughäfen auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebes der Sicherung durch einen Bauschutzbereich. Für Landeplätze und Segelfluggelände können beschränkte Bauschutzbereiche festgesetzt werden.

In der Karte sind folgende, regional bedeutsame, Flughäfen und Landeplätze mit ihren im Einzelfall ausgewiesenen Bauschutz- und Lärmschutzbereichen sowie weitere Landeplätze nachrichtlich dargestellt:

Tabelle 2: Flug- und Landeplätze mit Bauschutz- und Lärmschutzbereichen im Planungsraum II (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, 2020).

Bezeichnung	Kategorie	Nutzung	Bauschutzbereich	Lärmschutzbereich
Kiel-Holtenau	Verkehrslandeplatz	Geschäftsflugverkehr und Luftsport	Festsetzung gemäß § 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)	
Neumünster	Verkehrslandeplatz	Geschäftsflugverkehr und Luftsport		
Rendsburg-Schachtholm	Verkehrslandeplatz	Geschäftsflugverkehr und Luftsport		
Hohn	Militärflugplatz	Militärische Nutzung	Festsetzung gemäß § 12 LuftVG	Festsetzung gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 in Verbindung mit § 4 Absatz 4 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
Aukrug	Segelfluggelände	Luftsport		

Mit der nachrichtlichen Darstellung der Flugplatzstandorte in der Karte sind keine unmittelbaren raumordnungsrechtlichen Aussagen verbunden. Die Darstellung des Flugplatzareals bezieht sich auf den in der Örtlichkeit erkennbaren Umfang des jeweiligen Standortes.

Soweit eine Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erfolgt ist, sind die Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmschutzverordnung mit ihren Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1 und 2, Nacht-Schutzzone) ebenfalls nachrichtlich in der Karte dargestellt. Im Planungsraum wurde für den militärisch genutzten Flugplatz Hohn am 23. Dezember 2016 ein neuer Lärmschutzbereich festgesetzt. Die darin zulässigen Nutzungen sind im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt und im Interesse der Belange zum Schutz der

Bevölkerung vor Fluglärm bei Planungen und Maßnahmen entsprechend zu beachten.

Neben den nach § 12 („Bauschutzbereich“) oder § 17 („beschränkter Bauschutzbereich“) Luftverkehrsgesetz festgesetzten Bauschutzbereichen sind in der Karte auch die jeweiligen Anflugsektoren nachrichtlich dargestellt. Die sich hieraus ergebenden Bauhöhenbeschränkungen sind bei Bauleitplanungen entsprechend der fachgesetzlichen Vorgaben zu beachten.

B zu 2

Für den gesamten norddeutschen Raum ist der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel im nationalen und internationalen Flugverkehr von zentraler Bedeutung und stellt auch künftig die überregionale Anbindung Schleswig-Holsteins an das internationale Luftverkehrsnetz und die Abdeckung der wesentlichen Luftverkehrsnachfrage sicher. Im Hinblick auf das künftige Luftverkehrsaufkommen sind die Kapazitäten des Flughafens auf langfristige Sicht ausreichend, um die Verkehrsnachfrage auch aus Schleswig-Holstein engpassfrei bewältigen zu können.

Der Planungsraum ist über das Bundesfernstraßennetz und die Bahnlinie Kiel–Neumünster–Hamburg verkehrlich an den Verkehrsflughafen angebunden. Da es im Planungsraum keinen eigenen Flughafen für den überregionalen Linienflugverkehr gibt, kommt der Erreichbarkeit des internationalen Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine besondere Bedeutung zu. Hierfür soll die Erreichbarkeit über die Schiene und Straße gesichert und das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens qualitativ weiterentwickelt werden. Bei Bedarf sollen in diesem Zusammenhang auch Taktverdichtungen der Schnellbusverbindung zwischen den Oberzentren Kiel und Neumünster sowie dem Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel geprüft und die Bedienung der übrigen Haltepunkte auf dieser Linie gesichert und ausgebaut werden.

4.7 Windenergie an Land (nachrichtliche Übernahme)

Redaktioneller Hinweis: Das Kapitel 4.7 Windenergie an Land war Gegenstand eines rechtlich eigenständigen Verfahrens zur Teilaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II (siehe Kapitel 5.7). Die Landesverordnung für den Regionalplan für den Planungsraum II in Schleswig-Holstein Kapitel 5.7 (Windenergie an Land) (Regionalplan II-Teilaufstellung-VO) vom 29. Dezember 2020 ist im Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein Seite 1.082 veröffentlicht und am 31. Dezember 2020 in Kraft getreten. Die Anlagen der Regionalplan II-Teilaufstellung-VO sind unter <https://www.schleswig-holstein.de/raumordnungsplaene> veröffentlicht.

Die in der Regionalplan II-Teilaufstellung-VO festgelegten Vorranggebiete mit der Wirkung von Eignungsgebieten für die Windenergienutzung (Vorranggebiete Windenergie) und Vorranggebiete für Repowering-Vorhaben (Vorranggebiete Repowering) sind in der Karte nachrichtlich dargestellt.

4.8 Leitungsnetze

Auf das Kapitel 4.5.5 des LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die im Planungsraum vorhandene raumbedeutsame Energieleitungsinfrastruktur soll gesichert und als wesentlicher Bestandteil der Energiewende bedarfsorientiert ausgebaut werden. Maßnahmen zur Netzverstärkung sollen dabei Vorrang vor dem Neubau von Leitungen unter Inanspruchnahme neuer Trassen haben.

2 G

In der Karte sind die bestehenden und planfestgestellten Leitungstrassen des Höchst- und Hochspannungsnetzes sowie Umspannwerke und Konverterstationen nachrichtlich dargestellt. Diese sollen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

3 G

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die im Planungsraum auf der Grundlage des Netzausbauplans (NAP) vorgesehenen Neu- und Ausbauvorhaben im überregionalen Verteilnetz berücksichtigt werden.

Begründung

B zu 1

Der Landesentwicklungsplan 2021 enthält in Kapitel 4.5.5 weitreichende Plansätze für einen raumverträglichen Ausbau der Energieleitungsinfrastruktur.

Neben unterschiedlichen Trassierungsvorgaben für die Netzplanung – unter anderem das Gebot der räumlichen Bündelung linearer Infrastrukturen sowie das NOVA (Netz-Optimierung vor Verstärkung vor Ausbau)-Prinzip – zählen hierzu insbesondere die Berücksichtigung der Belange des vorbeugenden Gesundheitsschutzes der Bevölkerung, die Vereinbarkeit des Energieleitungsnetzausbaus mit den Zielen des Umwelt- und Naturschutzes und die Berücksichtigung von Mindestabständen bei der Siedlungsentwicklung.

B zu 2

Bestehende oder planfestgestellte Freileitungen und Erdkabel ab einer Spannungsebene von 110 Kilovolt gelten als raumbedeutsam im Sinne von § 3 Absatz 1 Nummer 6 Raumordnungsgesetz (ROG).

In der Karte werden daher bestehende Hoch- (110 Kilovolt) und Höchstspannungsleitungen (ab 220 Kilovolt) sowie Leitungstrassen, für die eine Planfeststellung erfolgt ist, den Vorgaben von Kapitel 4.5.5 Absatz 5 LEP 2021 entsprechend, nachrichtlich dargestellt. In der Karte wird zwischen oberirdischen Freileitungen und Erdkabeln differenziert.

Die bestehenden Umspannwerke werden – soweit bereits errichtet oder genehmigt – ebenfalls nachrichtlich dargestellt.

Bestehende und planfestgestellte Leitungstrassen sowie bestehende Umspannwerke sollen zur vorsorglichen Vermeidung von Raumkonflikten und zur Koordinierung konkurrierender Nutzungen bei anderweitigen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Auf die Vorgaben gemäß Kapitel 4.5.5 Absatz 7 LEP 2021 zur

Berücksichtigung eines Mindestabstandes von 100 Metern der Siedlungsentwicklung zu Leitungen wird hingewiesen.

B zu 3

Die Errichtung und der Ausbau von Stromnetzen erfolgt auf Basis der Vorgaben des Energierechts, auf der Höchst- (größer 220 beziehungsweise 380 Kilovolt) und Hochspannungsebene (110 Kilovolt) insbesondere auf Basis der Vorgaben des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (EnWG), für das Höchstspannungsnetz zudem auf Grundlage des Energieleitungsausbaugesetzes (EnLAG), des Bundesbedarfsplangesetzes (BBPIG), des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes (NABEG) und der TEN-E VO EU 347/2013 (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur). Der dem BBPIG als Anlage beigefügte und zuletzt im Rahmen der BBPIG-Novelle vom 28. Juli 2022 aktualisierte Bundesbedarfsplan definiert die Vorhaben, für die eine energiewirtschaftliche Notwendigkeit und ein vordringlicher Bedarf bestehen.

Im Unterschied zu Übertragungsnetzen, die dem länder- und grenzüberschreitenden Transport von Elektrizität auf der Höchstspannungsebene und der Einspeisung sowie der Aufnahme von Strom in das oder aus dem untergeordneten Verteilnetz dienen, wird Elektrizität im Verteilnetz auf der Hochspannungsebene (110 Kilovolt) überwiegend innerhalb der regionalen Grenzen der Bundesländer transportiert und verteilt.

Das Verteilnetz gliedert sich in das überregionale Hoch-, das regionale Mittel- und das lokale Niederspannungsnetz. Da Hochspannungsleitungen raumordnungsrechtlich erst ab einer Spannungsebene von 110 Kilovolt als raumbedeutsam gelten, erfolgt in den Regionalplänen keine gesonderte Betrachtung der Stromnetze mit Nennspannungen kleiner 110 Kilovolt.

Verteilnetzbetreiber sind nach § 14d Absatz 1 EnWG dazu verpflichtet, alle zwei Jahre einen Netzausbauplan (NAP) für ihr jeweiliges Elektrizitätsverteilnetz aufzustellen. Der zum Zeitpunkt der Regionalplanaufstellung in Schleswig-Holstein wirksame NAP (Stand: 1. Januar 2021) enthält unter Berücksichtigung regelmäßiger Aktualisierungen Angaben zu den vom Verteilnetzbetreiber geplanten und vorgesehenen baulichen Maßnahmen der Energieleitungsinfrastruktur. Der NAP

sieht im Planungsraum eine Vielzahl an Maßnahmen zur bedarfsgerechten Optimierung, Verstärkung und zum Ausbau der überregionalen Verteilnetze vor. Aufgrund der schnellen Aufstellungs- und Umsetzungszeiten der Maßnahmen im NAP wird auf eine konkretisierte Maßnahmennennung verzichtet und stattdessen auf den öffentlich einsehbaren Netzausbauplan auf der Website des Netzbetreibers Schleswig-Holstein Netz unter <https://www.sh-netz.com/de/schleswig-holstein-netz/netzausbau-110kv/netzausbauplan.html> verwiesen.

Soweit für Netzausbauvorhaben die Auslegung des Plans begonnen hat oder die Planfeststellung beziehungsweise Realisierung erfolgt ist, sollen diese zur vorsorglichen Vermeidung von Raumkonflikten und zur Koordinierung konkurrierender Nutzungen bei anderweitigen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Auf die Vorgaben gemäß Kapitel 4.5.5 Absatz 7 LEP 2021 zur Berücksichtigung eines Mindestabstands von 100 Metern der Siedlungsentwicklung zu Leitungen wird verwiesen.

4.9 Abwasserbehandlung

Auf das Kapitel 5.7 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die Großklärwerke im Planungsraum sind in der Karte nachrichtlich dargestellt. Diese sowie die weiteren vorhandenen Abwasserbehandlungsanlagen von überörtlicher Bedeutung sollen gesichert und bei Bedarf unter Berücksichtigung ihrer Auslastung und Kapazitäten angepasst werden.

Begründung

B zu 1

Eine ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung ist nach den wasserrechtlichen Vorschriften sicherzustellen. Unter der Abwasserbeseitigung ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz sowohl die Abwasserbehandlung im Sinne der Reinigung durch Kläranlagen als auch die Ableitung von Schmutz- und Niederschlagswasser zu

verstehen. Im Planungsraum wird die Abwasserbeseitigung vorwiegend von den abwasserbeseitigungspflichtigen Gemeinden, aber auch von Zweckverbänden und beauftragten Unternehmen wahrgenommen.

Die Behandlung von Abwasser erfolgt als ortsgebundene Daseinsvorsorge durch zentral oder dezentral betriebene Kläranlagen, Regenklärbecken und Regenüberlaufbecken. Die zentrale Ortsentwässerung umfasst sowohl die Ableitung als auch die Behandlung des anfallenden Abwassers (Schmutzwasser, Regenwasser, Mischwasser) durch lokal oder regional betriebene Kläranlagen. Neben der zentralen Abwasserbehandlung werden Abwässer dezentral in sogenannten Kleinkläranlagen behandelt.

Der Ausbau der zentralen Ortsentwässerungen ist in Schleswig-Holstein abgeschlossen. Der Anschlussgrad an Sammelkanalisationen und zentrale kommunale Kläranlagen liegt in Schleswig-Holstein bei rund 95 Prozent. Dieser Wert variiert jedoch bei Betrachtung nach Kreisen und kreisfreien Städten. Im Planungsraum erfolgt die Abwasserbehandlung zu rund 97 Prozent in zentralen Kläranlagen. Ein geringer Teil wird weiterhin in dezentralen Kleinkläranlagen gereinigt. Hierbei handelt es sich in der Regel um Abwässer von Ein- und Zweifamilienhäusern im Außenbereich oder in Streusiedlungen, bei denen ein Anschluss an die öffentliche Schmutzwasserkanalisation technisch oder wegen unverhältnismäßig hoher Kosten nicht möglich ist.

Die Einteilung von Kläranlagen erfolgt nach kapazitätsbeschreibenden Kenngrößen.

Als Großklärwerke werden in Betrieb befindliche Abwasserbehandlungsanlagen bezeichnet, die der Größenklasse 5 nach Anhang 1 der Abwasserverordnung zugeordnet werden und über eine Ausbaugröße von mehr als 100.000 Einwohnerwerten verfügen. Die jeweilige Größenklasse gibt Aufschluss über die Anlagenkapazität und die maximale Anschlussgröße der jeweiligen Anlage (Ausbaugröße in Einwohnerwerten). Die in Betrieb befindlichen Großklärwerke in Kiel-Bülk, Neumünster und Rendsburg werden nachrichtlich in der Karte dargestellt.

Tabelle 3: Großklärwerke im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2018).

Standort	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Anschlussgröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Kiel-Bülk	475.000	350.000	5
Neumünster	380.000	144.000	5
Rendsburg	220.000	77.570	5

Zentrale Kläranlagen mit einer Kapazität von mindestens 10.000 Einwohnerwerten weisen in der Regel eine überörtliche Bedeutung auf. Diese befinden sich in den folgenden Gemeinden:

Tabelle 4: Zentrale Kläranlagen im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2018).

Standort	Kreis	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Preetz	Plön	50.000	4
Plön	Plön	35.000	4
Lütjenburg	Plön	30.000	4
Schönberg	Plön	26.000	4
Eckernförde	Rendsburg-Eckernförde	35.000	4
Bordesholm	Rendsburg-Eckernförde	25.500	4
Nortorf	Rendsburg-Eckernförde	21.500	4
Damp	Rendsburg-Eckernförde	15.000	4
Gettorf	Rendsburg-Eckernförde	12.900	4
Holtsee	Rendsburg-Eckernförde	12.500	4
Waabs	Rendsburg-Eckernförde	12.000	4
Flintbek	Rendsburg-Eckernförde	12.000	4

Standort	Kreis	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Quarnbek/ Strohbrück	Rendsburg-Eckernförde	10.000	3
Hohenwestedt	Rendsburg-Eckernförde	11.460	4

Um weiterhin eine umweltverträgliche Abwasserbehandlung zu gewährleisten, sollen die im Planungsraum vorhandenen und überörtlich bedeutsamen zentralen Abwasserbehandlungsanlagen unter Berücksichtigung ihrer Auslastung und Kapazitäten gesichert und bei Bedarf angepasst werden. Dabei sollte auch die interkommunale Zusammenarbeit in Bezug auf die Zentralisierung von kleineren Anlagen grundsätzlich in Betracht gezogen werden, um die Leistungsfähigkeit der Abwasserbehandlung zu verbessern und Kosten zu sparen. Im Rahmen der örtlichen Abwasserbeseitigung kann die Ermittlung von Handlungserfordernissen ergänzend durch die Aufstellung kommunaler Abwasserbeseitigungskonzepte unterstützt werden. In diesem Zusammenhang wurde durch die Oberste Wasserbehörde im Dezember 2021 der Generalplan Abwasser und Gewässerschutz fortgeschrieben, der zukünftige Handlungsfelder für die Sicherstellung der kommunalen Abwasserentsorgung in Schleswig-Holstein identifiziert.

4.10 Abfallentsorgung

Auf das Kapitel 5.7 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die regional bedeutsamen Abfallentsorgungsanlagen sind in der Karte nachrichtlich dargestellt.

Die Anlagen der Abfallwirtschaft im Planungsraum sollen in ihrer Funktion zur Beseitigung und Verwertung von Abfällen gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dies gilt insbesondere für raumbedeutsame Müllverbrennungsanlagen, Deponien, mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlagen und Bioabfallbehandlungsanlagen.

2 G

Hierbei soll unter Berücksichtigung und Nutzung regionaler Kooperationsmöglichkeiten ein gemeinsames Abfall- und Anlagenmanagement angestrebt werden, um eine wirtschaftliche Betriebsführung der im Planungsraum vorhandenen Abfallentsorgungsanlagen zu erreichen und eine langfristige Abfallentsorgungssicherheit zu gewährleisten.

Begründung

B zu 1-2

Anlagen der Abfallwirtschaft dienen der stofflichen und energetischen Verwertung sowie der Beseitigung von Abfällen. Sie werden gewerblich oder als Teil der öffentlichen Einrichtung Abfallwirtschaft im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge betrieben. Neben Deponien gehören hierzu insbesondere biologische (Vergärung, Kompostierung), mechanische (Aufbereitungs-, Sortieranlagen), mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlagen (MBA) sowie Müllverbrennungsanlagen. Der Bestandssicherung soll daher bei konkurrierenden Planungen und Maßnahmen angemessen Rechnung getragen werden.

Eine Bewertung der zukünftig landesweit erforderlichen Kapazitäten für die Abfallverwertung und -beseitigung erfolgt vor dem Hintergrund der überregionalen Entwicklung von Abfallmengen, Entsorgungswegen sowie der abfallrechtlichen und abfallwirtschaftlichen Entwicklung durch die Abfallwirtschaftsplanung des Landes. Grundlage für die überregionale Planung und Steuerung der Abfallentsorgung sind in diesem Zusammenhang die Abfallwirtschaftspläne.

Hiernach sind die Kapazitäten der bestehenden Abfallentsorgungsanlagen im Land ausreichend, um die Entsorgungssicherheit bei gleichbleibendem Niveau mittelfristig sicherzustellen. Vor dem Hintergrund auslaufender kreisübergreifender Entsorgungsverträge sollte die Bedarfslage neu bewertet werden. Ein Bedarf an zusätzlichen Deponiekapazitäten kann sich bei einer regionalen Betrachtung für einzelne Deponieklassen und unter Berücksichtigung der regionalen Verteilung des verfügbaren Deponievolumens ergeben. Dieser Bedarf resultiert im Wesentlichen aufgrund von mineralischen Bau- und Abbruchabfällen, Rückständen aus der Abfallverbrennung, Kraftwerksrückständen sowie sonstigen industriellen Abfällen. Die

im Planungsraum befindlichen Deponien Schönwohld und Grevenkrug verfügen in diesem Zusammenhang nur noch über geringe Restkapazitäten.

Um weiterhin eine umweltverträgliche Entsorgung von nicht verwertbaren Abfällen zu gewährleisten, sollen ausreichende Deponiekapazitäten unter Berücksichtigung eines gemeinsamen und möglicherweise auch kreis- und planungsraumübergreifenden Abfallmanagements vorgehalten werden.

Im Planungsraum werden als regional bedeutsame Abfallentsorgungsanlagen im Oberzentrum Kiel eine Müllverbrennungsanlage, im Oberzentrum Neumünster eine mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlage, eine Bioabfallbehandlungsanlage und ein Ersatzbrennstoff-Kraftwerk sowie in der Gemeinde Borgstedt eine Bioabfallbehandlungsanlage betrieben. Diese sind in der Karte dargestellt.

Die überregionale Abfallentsorgung ist im Planungsraum kreisübergreifend und auf Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Kreis Plön, dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der kreisfreien Stadt Neumünster organisiert. Dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde in diesem Zusammenhang die Teilaufgabe übertragen, Restabfälle aus dem Nachbarkreis Plön und der Stadt Neumünster zu behandeln und anfallende Reststoffe zu verwerten oder zu beseitigen. Nach Auslaufen der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zum Ende des Jahres 2020 werden die in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön anfallenden Restabfälle in der Ersatzbrennstoffaufbereitungsanlage Glückstadt (Planungsraum III) und der Müllverbrennungsanlage Kiel verwertet werden. Der Rest- und Sperrmüll der Stadt Neumünster sowie der Sperrmüll der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön werden in der mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage Neumünster entsorgt. Der Restabfall aus der Landeshauptstadt Kiel wird in der örtlichen Müllverbrennungsanlage behandelt. Die Verwertung des Bioabfalls erfolgt in der Bioabfallbehandlungsanlage in Lübeck (Planungsraum III).

In der mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage Neumünster-Wittorferfeld werden Restabfälle der kreisfreien Städte Flensburg (Planungsraum I) und Neumünster sowie der Kreise Nordfriesland (Planungsraum I) und Segeberg (Planungsraum III) verarbeitet. Dem Standort kommt insoweit eine planungsraumübergreifende und in Ergänzung zur MBA Lübeck-Niemark (Planungsraum III) auch eine landesweite Bedeutung für die mechanisch-biologische Abfallentsorgung zu.

Die Müllverbrennungsanlage am Standort Kiel dient der Verbrennung gemischter Siedlungsabfälle und erfüllt darüber hinaus eine Funktion als hauptsächliche Entsorgungsanlage für die in den Kreisen Plön, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg (Planungsraum I) anfallenden Siedlungsabfälle sowie die Entsorgung gewerblicher Abfälle von privaten Unternehmen. Die planungsraum- und kreisübergreifende Restabfallbehandlung ist zwischen dem Kreis Schleswig-Flensburg und der Landeshauptstadt Kiel über einen bis zum Jahr 2023 laufenden Entsorgungsvertrag sichergestellt. Über die zukünftige Restabfallbehandlung ist rechtzeitig zu befinden.

Das regionale und für die öffentliche Abfallwirtschaft bedeutsame Entsorgungsnetz wird im Planungsraum durch die Bioabfallbehandlungsanlagen in Neumünster-Wittorferfeld und in der Gemeinde Borgstedt ergänzt. In der Bioabfallbehandlungsanlage Borgstedt werden auch die im Kreis Schleswig-Flensburg (Planungsraum I) anfallenden Bioabfälle behandelt.

Ergänzend werden im Planungsraum mehrere Deponien zur Beseitigung von Abfällen der Deponieklassen 0 bis II betrieben. Die in Betrieb befindlichen Deponien Schönwohld und Grevenkrug dienen der Beseitigung von nicht verwertbaren Abfällen der Deponieklassen (DK) I beziehungsweise II. In Barkelsby wird eine Bodendeponie (DK 0) für unbelasteten Bauschutt betrieben. Die jeweiligen Deponieklassen richten sich nach dem Schadstoffgehalt der verschiedenen Abfallarten. Neben den regional bedeutsamen Abfallbehandlungsanlagen sind die in Betrieb befindlichen und nach der Deponieverordnung mindestens der Deponieklasse I oder höher zugeordneten Deponiestandorte nachrichtlich in der Karte dargestellt.

Die bereits begonnenen Rekultivierungs- und Nachsorgephasen für die ehemaligen Deponiestandorte Rastorf, Alt-Duvenstedt und Neumünster-Wittorferfeld sollen über den Planungszeitraum hinaus fortgeführt werden. In diesem Zusammenhang sind mögliche Nutzungseinschränkungen zu berücksichtigen.

4.11 Verteidigung und Konversion

Auf die Kapitel 2.1, 3.7 und 4.5.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die räumlichen Erfordernisse der Verteidigung sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

In der Karte sind die großflächigen, außerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete gelegenen Bundeswehrliegenschaften als Sondergebiete Bund dargestellt.

2 G

Die Anschlussnutzung frei gewordener und freiwerdender militärischer Liegenschaften soll raum- und umweltverträglich erfolgen.

Liegenschaften in naturräumlich und landschaftlich wertvoller Umgebung im Außenbereich sollen vorrangig einem naturnahen oder naturverträglichen Verwendungszweck zugeführt oder zurückgebaut werden.

Liegenschaften in städtebaulich integrierten Lagen sollen bedarfsgerecht als Baulandreserve mobilisiert werden.

Begründung

B zu 1

Gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 7 Raumordnungsgesetz (ROG) in Verbindung mit § 5 Absatz 2 Landesplanungsgesetz (LaplaG) soll den räumlichen Erfordernissen der Verteidigung und des Zivilschutzes Rechnung getragen werden.

Größere Bundeswehreinrichtungen befinden sich in der Landeshauptstadt Kiel und der Stadt Eckernförde (Marinestützpunkte) sowie in den folgenden Gemeinden im Planungsraum:

- im Kreis Rendsburg-Eckernförde:
 - Hohn,
 - Langwedel;

- im Kreis Plön:
 - Laboe,
 - Todendorf,
 - Hohensasel.

In der Karte sind die großflächigen und außerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete befindlichen Sondergebiete Bund mit einer Flächengröße von mindestens 100 Hektar dargestellt. Darüber hinaus existieren im Planungsraum weitere kleinere Standorte.

Die Flächen dienen der militärischen Nutzung. Ihre Überlagerung mit Gebieten der regionalen Freiraumstruktur steht der weiteren bestimmungsgemäßen Nutzung für Zwecke der Verteidigung nicht entgegen.

B zu 2

Gemäß § 5 Absatz 2 LaplaG soll den räumlichen Erfordernissen der Konversion nicht mehr benötigter, ehemaliger militärischer Liegenschaften Rechnung getragen werden.

Die im Planungsraum befindlichen Konversionsstandorte sind nachfolgend tabellarisch dargestellt.

Tabelle 5: Konversionsstandorte im Planungsraum II (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2022).

Kreis/kreis freie Stadt	Standort	Bezeichnung/Objekt	Fläche in Hektar	Voraussichtlich verfügbar ab
Rendsburg-Eckernförde	Altenholz	Standortschießanlage Altenholz	23,3	Sofort
Stadt Neumünster	Neumünster	Truppenunterkunft Hindenburg-Kaserne	Rest: circa 7,4	Sofort

Sofern zu den einzelnen Standorten bereits konkrete Planungen vorliegen, werden diese in den Nahbereichstexten (siehe Kapitel 5) aufgeführt.

Bei der Entwicklung vormals militärisch genutzter Flächen sind die übergeordneten Vorgaben des Landesentwicklungsplans zu berücksichtigen (siehe Kapitel 3.9 Absatz 12 LEP 2021).

Bei Liegenschaften außerhalb der bebauten Ortslagen in nicht integrierter Lage sind bauliche Nachnutzungen vielfach problematisch. Deshalb sollte vorrangig eine Freiraumnutzung geprüft werden. Im Einzelfall ist, soweit für Liegenschaften eine Nachfolgenutzung nicht möglich erscheint, auch der ersatzlose Rückbau bisheriger Nutzungen zu prüfen.

In städtebaulich integrierten Lagen kommen Konversionsflächen auch für andere bauliche Nutzungen infrage. Ihre Entwicklung sollte ortsverträglich erfolgen.

5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden

Grundsätze der Raumordnung

5.1 Nahbereich Kiel

Neben der Funktion als Landeshauptstadt soll Kiel als Oberzentrum für zentrale Einrichtungen aller Art auf dem Gebiet der Wirtschaft, des kulturellen Lebens, des Gesundheits- und Sozialwesens, der Bildung, der Verwaltung und Versorgung gesichert und ausgebaut werden. Dies gilt in Funktionsteilung auch für den städtisch besiedelten Teil des Nahbereiches. Hier bilden insbesondere die Stadtrandkerne gute Ansatzpunkte für weitere Entwicklungen. Insofern soll die interkommunale Zusammenarbeit innerhalb des Nahbereichs weiter ausgebaut werden.

Für die künftige Entwicklung der Landeshauptstadt sind von besonderer Bedeutung:

- Stärkung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes Kiel insbesondere durch Unterstützung von Innovation und Gründung.
- Interdisziplinäre Nutzung und Ausbau internationaler (Union of the Baltic Cities (UBC), Interregprogramme, Eurocities), sowie regionaler Kooperationen (KielRegion und Fördekooperation).
- Umsetzung der selbstgesetzten Ziele einer sozialen, kinderfreundlichen, kreativen, innovativen und Klimaschutzstadt. Insbesondere eine Klimaneutralität der Stadt deutlich vor 2050 stellt eine große Herausforderung dar.
- Profilierung als Smart City (Umsetzung Digitalisierungsstrategie, Digitale Woche Kiel) um Chancen und Potenziale der Digitalisierung für die Stadtentwicklung zu nutzen
- Zielorientierte Stadtentwicklung auf Grundlage bestehender und zukünftiger Strategien und Konzepte einschließlich einer bündelnden Zusammenfassung der räumlich relevanten Zielstellungen in einem aktualisierten integrierten Stadtentwicklungskonzept.
- Sicherung und Ausbau der Hochschulen und ihrer Innovationspotenziale durch noch bessere Vernetzung untereinander sowie zwischen Forschung und Wirtschaft. Dazu soll auch eine verbesserte Verkehrsverbindung über die Förde

zwischen den Wissenschaftsstandorten auf dem Westufer und dem Ostufer beitragen.

- Schaffung von attraktivem, bezahlbarem und bedarfsgerechtem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten und Zielgruppen durch Innenentwicklung (Aktivierung von Baulücken und Nachverdichtungspotenzialen) und die Entwicklung von neuen Baugebieten und Quartieren (zum Beispiel Kieler Süden oder Holtenau Ost).
- Schaffung von urbanem Flair mit einer weiteren Belebung des öffentlichen Raumes für Begegnungen sowie für die Förderung der kreativen Szene.
- Weitere Umstrukturierung der Innenstadt mit einer Nutzungsmischung von Einzelhandel, Wohnen, Gastronomie, Kultur und Gewerbe. Dies macht weitere Umnutzungen und Anpassungen der vorhandenen Bausubstanz erforderlich.
- Konzeptionierung und Umsetzung einer attraktiven, preiswerten und ökologischen Mobilität. Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur soll insbesondere ein hochwertiges ÖPNV- System entwickelt werden.
- Sicherung und Erhöhung der urbanen Freiraumqualitäten für Ökologie und Erholung, auch vor dem Hintergrund einer sich stetig verdichtenden Stadt sowie des Anpassungsbedarfs an den Klimawandel.
- Entwicklung einer umwelt- und stadtverträglichen Anbindung des Seehafens an das überregionale Verkehrsnetz sowie Entwicklung von Lösungen für die Anbindung der Bundesautobahn 21 an das Stadtgebiet.
- Erhöhung der Erlebbarkeit und der Zugänglichkeit von Wasserkanten und ihre urbane und klimawandelangepasste Gestaltung
- Sichtbarmachen und bessere Vermarktung sowohl der maritimen Lage (unter anderem Meeresschutzstadt) als auch der Kompetenzen der Stadt in Sachen Meeresforschung und maritimen Gewerbe. Synergien mit den Nachbargemeinden (vor allem Strande und Laboe) auch im Hinblick auf eine gemeinsame touristische Entwicklung sollen genutzt werden.
- Sicherung und Ausbau der Position Kiels als herausragendes Segelsportzentrum der Ostsee (zum Beispiel Kieler Woche/Marke KielSailingCity).

Räumliche Entwicklungsschwerpunkte der Landeshauptstadt sind:

- Umnutzung des ehemaligen MFG 5-Geländes (Holtenau Ost) zu einem gemischtgenutzten Quartier.

- Revitalisierung und Neustrukturierung des Industriegebiets Friedrichsort sowie die denkmalgerechte Wiederherstellung und teilweise Öffnung der Festung Friedrichsort.
- Weiterentwicklung des Marinequartiers Wik.
- Fertigstellung des Hörn-Geländes und eine städtebauliche Integration und Aufwertung der angrenzenden Stadtteile Gaarden-Ost und Südfriedhof.
- Weiterentwicklung der Hochschulquartiere auf Ost- und Westufer.
- Schaffung eines neuen Stadtteils im Kieler Süden.

Für die Landeshauptstadt Kiel als wachsende Stadt ist die Schaffung von mehr Wohnungen und insbesondere auch von bezahlbaren Wohnungen im Geschosswohnungsbau eine zentrale Aufgabe. Die spezifischen Bedürfnisse von Familien, Seniorinnen und Senioren sowie Studierenden sind dabei durch geeignete Maßnahmen, zum Beispiel gute Anbindung von neuen Baugebieten an den ÖPNV, kreative Wohnkonzepte, Baulandmodell mit einer hohen Quote an gefördertem Wohnraum in Gebieten mit Planerfordernis sowie auf städtischen Grundstücken, zu berücksichtigen. Die Schaffung von neuen Wohnungen und die Modernisierung und Anpassung von Bestandsimmobilien ist eng verknüpft mit der Entwicklung der Stadtquartiere. Der Weiterentwicklung der Quartiersmanagements kommt daher insbesondere in den benachteiligten Stadtteilen eine wichtige Bedeutung zu.

Für eine langfristige Siedlungsentwicklung im engeren Stadtraum von Kiel kann der Bereich „Suchsdorf-West“ für die Schaffung eines Stadtquartiers planerisch vorstrukturiert werden. Der Suchraum sollte dabei gutachterlich im Hinblick auf landschaftliche, verkehrliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen geprüft und schlüssige Siedlungskonzepte abgeleitet werden.

Vor dem Hintergrund des begrenzten Stadtgebietes ist eine gezielte Abstimmung der wohnbaulichen Entwicklung mit den Umlandgemeinden im Rahmen einer intensiven Zusammenarbeit erforderlich. Neben den innerstädtischen Stadtrandkernen sollen im Nahbereich insbesondere Strande, Kronshagen, Ottendorf, Molfsee, Mönkeberg und Laboe als Wohnorte weiterentwickelt werden. Altenholz, Dänischenhagen, Flintbek, Heikendorf, Melsdorf und Schönkirchen sind sowohl Wohnstandorte als auch für die Region bedeutsame Gewerbestandorte.

Im gewerblichen Bereich steht ein (Netto-) Flächenpotenzial von 77 Hektar (Stand September 2022) langfristig zur Verfügung. Da nur ein Drittel als restriktionsfrei zu

bewerten ist, soll die Aktivierung von kurzfristig verfügbaren Flächen und der Abbau von Nutzungsrestriktionen für mittel- und langfristige Verfügbarkeiten forciert werden. Die Wiedernutzbarmachung von Brachflächen und Nachverdichtungen im Bestand zur Verbesserung des Angebotes ist zur Verbesserung des Angebotes zentral (unter anderem Neuordnung des alten Industriestandortes Friedrichsort und Nutzung von Teilflächen des ehemaligen Militärstandortes Holtenau-Ost auch für Gewerbe).

Der Standort Moorsee im Kieler Süden soll durch die zukünftige Anbindung an die Bundesautobahn 21 Flächenpotenzial für produzierendes und verkehrsintensives Gewerbe bieten. Der Standort wird daher als überregionaler Standort für ein Gewerbegebiet an der Landesentwicklungsachse festgelegt.

Darüber hinaus sollen die bestehenden Ansätze zur interkommunalen Entwicklung von Gewerbegebieten in Kooperation mit Umlandgemeinden weiterentwickelt werden. Neben einer bedarfsgerechten interkommunalen Erweiterung der Gewerbegebiete in Melsdorf (Melsdorf-Kiel) und Dänischenhagen (Dänischenhagen-Altenholz-Kiel) kann perspektivisch eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung im Abfahrtsbereich der Gemeinde Klein Barkau an der künftigen Bundesautobahn 21 geprüft werden (vergleiche Nahbereich Preetz 5.3).

Die Einzelhandelszentralität der Landeshauptstadt soll erhalten und gestärkt sowie die Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich durch eine Verbesserung der Funktionsvielfalt (Mischung von Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnen, Kultur, Wissenschaft und Bildung) zukunftssicher aufgestellt und aufgewertet werden. Die bereits eingeleitete und weiter fortzuführende Umgestaltung der Kieler Innenstadt soll dazu beitragen. Dabei ist die Mobilisierung untergenutzter Flächen zur Etablierung von (sozialem) Wohnraum, Gastronomie und für Kultureinrichtungen und eine Aufwertung von Straßen und Plätzen unter anderem durch Begrünung zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität weiter zu verfolgen.

Zum anderen sollen die im Stadtgebiet vorhandenen Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel den Bestand und die Weiterentwicklung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt, insbesondere der Innenstadt, nicht belasten.

Eine Nachverdichtung innerhalb der Wohnquartiere der Stadt Kiel bedarf qualitativ hochwertiger und gut erreichbarer Grün- und Freiflächen als Orte für Freizeit und Erholung. Die bestehenden Ansätze zur Sicherung, Vernetzung und Weiterentwicklung von Grünstrukturen dienen der Verbesserung der Lebensqualität

und sollen ausgebaut werden. Gleichzeitig haben diese Freiräume eine besondere Funktion für die Klimafolgenanpassung. Die Kiellinie als bauliche Visitenkarte mit direktem Wasserzugang ist in ihrer vielfältigen Erholungs- und Freizeitfunktion zu stärken. Qualifizierte Rad- und Fußwegeverbindungen entlang des Fördeufers (Fördewanderweg) und in die Stadtteile und Umlandgemeinden sollen die Naherholungsräume besser erschließen und vernetzen.

Die Kieler Förde sowie die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten der Stadt und des Umlandes prägen den Siedlungs- und Naturraum des Nahbereiches. Aufgrund der hohen Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern und der großen Siedlungsdichte (Kapitel 1) ist eine Ordnung der Siedlungsentwicklung in besonderem Maße erforderlich. Siedlungsstrukturell ist der Nahbereich Kiel daher als gegliederte Stadtlandschaft weiterzuentwickeln. Darüber hinaus spielt der Freiraumschutz für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Erholungsmöglichkeiten innerhalb des Nahbereiches eine wichtige Rolle.

Die touristischen Belange im Bereich des Schwerpunktraumes für Tourismus und Erholung an der Kieler Förde sollen bei Abwägungsentscheidungen besonders berücksichtigt werden. Die Strände und Wassersportmöglichkeiten an der Kieler Förde sind für die Naherholung und den Tourismus zu sichern und zu entwickeln. Auch die Attraktivierung der Fördeschiffahrt kann einen Beitrag zur Förderung des Tourismus leisten. Außerdem soll die Vermarktung des vom Wasserbezug geprägten Städtetourismus (Kiel.Sailing.City) thematisch um die Aspekte Klimaschutz und Meeresschutz ergänzt werden.

Die Umsetzung des Masterplan Mobilität der KielRegion und damit eine Förderung von umweltfreundlicher Mobilität ist für die nächsten Jahre zentral. Vorgesehen ist neben einem beschleunigten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und qualitativ hochwertiger Fußwege insbesondere die Entwicklung eines neuen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse, um den Anteil des ÖPNV im Stadtverkehr deutlich zu steigern. Auch die Fördeschiffahrt gehört in Kiel zum ÖPNV-System, sie hat das Potenzial erhebliche Streckenverkürzungen und somit Zeitersparnis zu ermöglichen. Diesen Mobilitätsträger gilt es auszubauen und durch Attraktivitätssteigerungen bei der Kieler und fördenahen Bevölkerung stärker in der Alltagsmobilität zu verankern.

Aufgrund der engen Verflechtungen Kiels mit den Umlandgemeinden soll für das Ostufer der Kieler Förde geprüft werden, wie die Verkehrssituation verbessert und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr verringert werden können.

In Bezug auf die Anbindung der zukünftigen Bundesautobahn 21 an das Kieler Stadtgebiet soll geprüft werden, in welcher Form eine Südspange als leistungsfähige West-Ost-Verbindung das bestehende Straßennetz in Kiel, insbesondere das Barkauer Kreuz, entlasten kann. In die Untersuchung sollen sowohl Neubauvarianten als auch der Ausbau auf dem bestehenden Straßennetz einbezogen werden.

Bei der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und des Straßenverkehrs wird auf die Kapitel 4.2 und 4.1 verwiesen. Die Entwicklung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel sollte eng mit den Ansätzen des Landesnahverkehrsplans zur Entwicklung eines S-Bahn-Systems in Kiel und Umland abgestimmt werden.

Die weitere Siedlungsentwicklung im Nahbereich ist eng gekoppelt an die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Reaktivierung der Schienenverbindung Kiel – Schönberg und der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs durch Taktverdichtungen und neue Haltepunkte soll zur Stärkung der Siedlungsachsen und zu einer umweltfreundlichen Mobilität beitragen. Daher ist eine noch engere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung durch alle betroffenen Planungsträger erforderlich.

5.2 Nahbereich Neumünster

Das Oberzentrum Neumünster übernimmt wichtige Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Gesundheits- und Versorgungsfunktionen für den südlichen Planungsraum.

Neumünster ist Teil der Metropolregion Hamburg, es bestehen aber auch viele Verflechtungen mit der KielRegion. Insofern kommt Neumünster eine Schnittstellenfunktion zwischen den verschiedenen Kooperationsräumen zu, die eine enge Zusammenarbeit mit den Akteuren in beiden Planungsräumen bei Themen von regionaler Bedeutung, wie Gewerbe- oder Mobilitätsentwicklung, erfordert.

Die weitere Entwicklung des Oberzentrums Neumünster soll sich am Prinzip der Nachhaltigkeit orientieren. Mit dem Ziel Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, sollen unter anderem die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut, öffentliche Gebäude saniert, energetische Quartierskonzepte angestoßen und gemeinsam mit dem Wirtschaftszweig Logistik alternative Fahrzeugantriebe (zum Beispiel Wasserstoff) erprobt und etabliert werden. Darüber hinaus werden die Produkte aus der Abfallbehandlungsanlage Wittorfer Feld (siehe auch Kapitel 4.10) verstärkt für die Wärmeproduktion und den Ausbau des Fernwärmenetzes eingesetzt. Mit einem klimagerechten Flächenmanagement soll die Stadt einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten.

Neben der Etablierung als überregional bedeutsamer Logistikstandort haben sich in Neumünster weitere Branchen wie Umwelttechnik/Abfallverwertung, Medizin-, Lebensmittel- und Meerestechnik, Messe- und Veranstaltungsdienstleistungen niedergelassen. Die Einrichtung eines Hochschulstandortes der Fachhochschule Kiel kann die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt stärken und den laufenden Strukturwandel weiter unterstützen.

Zu den zentralen Stadtentwicklungsprojekten gehört neben der weiteren Aufwertung der Innenstadt auch die Entwicklung der Messeachse. Das Areal zwischen der Bahnstrecke Neumünster – Flensburg und der Rendsburger Straße vom Hauptbahnhof bis zu den Holstenhallen umfasst circa 95 Hektar und soll den Messestandort Neumünster stärken. Im Rahmen des Projektes soll das Verladeterminale (Straße/Schiene) ausgebaut, der historische Lokscheunen

einschließlich Drehscheibe zu einem kulturellen Ort entwickelt und das Bahnhofsumfeld, einschließlich Hauptbahnhof und ZOB, neu gestaltet werden.

Ein weiteres Entwicklungsziel ist es, die Einzelhandelszentralität der Stadt Neumünster zu erhalten und zu stärken sowie die Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich durch eine Verbesserung der Funktionsvielfalt (Mischung von Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnen, Kultur und Bildung) zukunftssicher aufzustellen und aufzuwerten. Verschiedene Maßnahmen, wie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Grünanlagen und die Schaffung der Holsten-Galerie haben bereits zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt geführt. Zusätzlich sollen städtebaulich-architektonische Maßnahmen wie die Neugestaltung des Großfleckens, Veranstaltungsangebote und die Umsiedlung der Stadtbücherei zur weiteren Attraktivitätssteigerung beitragen. Ein Leerstandsmanagement soll auch dazu genutzt werden, kreative und kulturelle Projekte in der Innenstadt zu etablieren und zu vernetzen. Außerdem ist darauf zu achten, dass die im Stadtgebiet vorhandenen Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel nicht den Bestand und die Weiterentwicklung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt, insbesondere der Innenstadt, belasten. Für das Designer Outlet Center ist eine zentrenverträgliche Bestandssicherung vorzusehen. Durch die zentrale Lage im Stadtgebiet bieten die ehemals militärisch genutzten Flächen Potenziale für die weitere städtebauliche Entwicklung. Eine Nachnutzung der ehemaligen Hindenburg-Kaserne erfordert unter anderem eine Lösung der Altlastenproblematik.

Zur Deckung des Wohnungsbedarfs soll die Stadt Nachverdichtungspotenziale im Bestand nutzen und bislang ungenutzte und untergenutzte Flächen wie zum Beispiel das ehemalige AEG-Gelände aktivieren. Dabei ist besonders auf die Nachfrage nach preiswertem Wohnraum zu reagieren. Die Modernisierung des Bestandes, unter anderem im Rahmen des Stadtumbaus West, kann dazu einen Beitrag leisten. Für die Schaffung von neuem Wohnraum bietet insbesondere die Entwicklung eines nachhaltigen und klimafreundlichen Wohnquartiers auf dem Gelände der ehemaligen Scholtz-Kaserne gute Voraussetzungen.

Zur weiteren Sicherung einer bedarfsgerechten Versorgung mit Wohnungen soll auch eine enge Abstimmung und Kooperation mit den Nachbargemeinden des Stadt- und Umlandbereiches beitragen.

Mit den verkehrsgünstig gelegenen Industrie- und Gewerbeflächen an der Bundesautobahn 7 – Abfahrten Neumünster-Nord und Neumünster-Süd hat die Stadt gute Voraussetzungen für gewerbliche Ansiedlungen insbesondere von Logistikbetrieben geschaffen. Der Regionalplan legt hier überregionale Standorte für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse fest. Die südlich an den Gewerbepark Eichhof angrenzenden Erweiterungsmöglichkeiten sowie die noch verfügbaren Flächenreserven im Industriegebiet Neumünster-Süd sollen daher vorrangig für die Ansiedlung von flächen- und verkehrsintensivem Gewerbe genutzt werden. Darüber hinaus hat die Aufwertung und das Recycling von Altgewerbestandorten besondere Bedeutung für die Bestandspflege. Durch eine verstärkte interkommunale Zusammenarbeit mit der Gemeinde Krogaspe (Planungsraum II) und der Gemeinde Boostedt (Planungsraum III) sollen weitere Flächen für eine gewerbliche Nutzung bereitgestellt werden. Existenzgründer sollen durch das Gründerzentrum LOG-IN in ihrer Geschäftsentwicklung gefördert werden.

Ein wichtiges Element für die Sicherung, Stärkung und Abstimmung der gewerblichen Entwicklung in der Region ist die Beteiligung von Neumünster an der Aufstellung von regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzepten (REK A 7 Süd sowie Planungsraum II) und die Beteiligung an den laufenden Monitoringprozessen (Gewerbeflächen-Informationssystem (GEFIS) der Metropolregion Hamburg und Gewerbeflächenmonitoring (GEMO) von KielRegion und Neumünster).

Der Bereich am Stadtwald innerhalb des Stadtgebietes hat große Bedeutung für Naherholung und Freizeit und ist als Kernbereich für Erholung in der Karte festgelegt. Der Bereich ist an den Radfernweg Ochsenweg angebunden.

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV soll die Stärkung des Umsteigeknotenpunktes Hauptbahnhof/Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) in Neumünster mit der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger vorangetrieben werden. Die Erneuerung und Aufwertung des Hauptbahnhofs sowie die Verlegung des ZOB sollen zu einer Entzerrung der Verkehrssituation in diesem Bereich beitragen. Darüber hinaus soll der Fahrradverkehr am Verkehrsaufkommen durch den Ausbau der Fahrradwegeninfrastruktur erhöht werden. Mit der Aufstellung eines Masterplans Mobilität soll dafür die Grundlage geschaffen werden. Dabei sollen Schnittstellen zu Mobilitätsangeboten des Umlandes geprüft und abgestimmt werden.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Neumünster und Ascheberg soll unter anderem der Erreichbarkeit des Oberzentrums und der Erschließung des südlichen Kreises Plön mit dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

Zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und des Straßenverkehrs wird auf die Kapitel 4.2 und 4.1 verwiesen.

Der Ortsteil Husberg der Gemeinde Bönebüttel, der Ortsteil Bullenbek der Gemeinde Wasbek und der Bereich Padenstedt Kamp der Gemeinde Padenstedt liegen im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet von Neumünster. Die Weiterentwicklung des Ortsteils Husberg als Wohnstandort soll abgestimmt mit dem Oberzentrum erfolgen.

Unter den weiteren Gemeinden des Nahbereichs hat die Gemeinde Aukrug, die sich aus fünf Ortsteilen zusammensetzt, als Hauptort des Naturparks Aukrug eine erhebliche Eigenständigkeit entwickelt, diese soll gesichert werden. Der Ortsteil Innien der Gemeinde Aukrug nimmt eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion wahr (siehe Kapitel 3.2).

Der Naturpark Aukrug und das Gebiet um den Einfeld See dienen der Naherholung. Naherholungsangebote und die Qualität der Kulturlandschaft innerhalb des Naturparks sollen gesichert und entwickelt werden. Im Bereich Einfeld See sollen Umwelterlebnisangebote unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Anforderungen ausgebaut werden.

Die weitere Entwicklung der Gemeinden des Nahbereichs soll in enger Abstimmung mit der Entwicklung im Oberzentrum erfolgen.

Die interkommunale Zusammenarbeit wird künftig im Nahbereich eine größere Bedeutung erlangen. Eine Gebietsentwicklungsplanung für Stadt und Umland soll hierfür die Grundlage darstellen.

Die Gemeinden Boostedt, Großenaspe, Groß Kummerfeld und Heidmühlen liegen außerhalb des Planungsraumes II im Planungsraum III. Aussagen für diese Gemeinden werden daher im Regionalplan für den Planungsraum III getroffen.

5.3 Nahbereiche Kreis Plön

Nahbereich Plön

Die Flächenpotenziale der Kreisstadt Plön (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums) sind durch die Lage der Stadt zwischen mehreren Seen sehr begrenzt. Dies erschwert die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten und legt den Fokus auf eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung mit kleinteiligen Arrondierungen.

Die Stadt Plön nimmt Teil am Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ mit dem Ziel der Stärkung des Zentrums und Bahnhofsbereiches. Im Mittelpunkt der gestalterischen und funktionalen Aufwertung steht der Bereich des Bahnhofs und Busbahnhofs und des Uferweges entlang des Großen Plöner Sees zwischen Segelhafen und Schlossgebiet. Insgesamt birgt das stadtnahe Nordufer des Großen Plöner Sees erhebliche Potenziale für Freizeit, Erholung und Tourismus, die genutzt und vernetzt werden sollten. Dabei spielt insbesondere die bessere Verknüpfung des durch die Bahntrasse getrennten Uferbereichs mit dem Stadtzentrum eine bedeutende Rolle.

Eine Belebung der Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort soll unter anderem durch die Aktivitäten des Stadtmarketings erreicht werden.

Ferner sollen auch Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen von Quartierskonzepten zur qualitativen Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Plön beitragen.

Bedeutende Entwicklungspotenziale liegen in der Nachbargemeinde Ascheberg. Die Gemeinde bietet neben der Stadt Plön gute Voraussetzungen als ergänzender Siedlungsschwerpunkt im Nahbereich. Sie erhält daher eine besondere Wohn- und Gewerbefunktion (siehe Kapitel 3.2). Diese soll in enger Abstimmung mit dem Zentralen Ort umgesetzt werden.

Aufgrund der naturräumlichen Einschränkungen für die weitere gewerbliche Entwicklung im Zentralen Ort Plön ist eine bedarfsgerechte Erweiterung der Gewerbegebiete im Norden der Stadt nicht möglich. Die in der Gemeinde Ascheberg vorgesehenen Potenziale für eine gewerbliche Flächenentwicklung sind aufgrund ihrer verkehrlichen Anbindung eher auf den westlichen Teil des Nahbereichs ausgerichtet.

Daher können ergänzend gewerbliche Entwicklungspotenziale in guter verkehrlicher Anbindung im nördlichen Teil des Nahbereichs für ein interkommunales Gewerbegebiet mit Beteiligung des Zentralen Ortes näher untersucht werden.

Des Weiteren sollen die Möglichkeiten einer Gebietsentwicklungsplanung für den Stadt- und Umlandbereich Plön geprüft werden.

Durch den geplanten Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Lübeck soll sich auch die Anbindung der Kreisstadt und des Nahbereichs an den überregionalen Schienenpersonenverkehr verbessern.

Der Tourismus stellt einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor des Nahbereiches dar, die Infrastruktur konzentriert sich besonders am Ufer des Großen Plöner Sees. Der Bereich Plön/Bösdorf ist als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung festgelegt, südlich und nördlich davon grenzen Kernbereiche für Erholung (Wald- und Seenlandschaft Plöner See und Stocksee sowie Schluensee und Trammer See) an. Im Schwerpunktraum soll die Aufenthalts- und Erlebnisqualität gestärkt werden. Insbesondere das Erleben von Natur und Wasser sowie der Ausbau naturnaher Aktivitäten wie Wandern oder Radfahren sowie die Inwertsetzung der touristischen Infrastrukturen sind die zentralen Zielsetzungen der touristischen Entwicklung. Um dort und in den Kernbereichen für Erholung Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden, sollen Besucherinnen und Besucher in unempfindlichere Bereiche gelenkt werden. Dabei soll auch auf ein attraktives Wegenetz sowie eine Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote (Bus- und Bahnlinien, Rad- und Wanderwege sowie Ausflugsschiffahrt) geachtet werden.

Insgesamt soll eine Attraktivitätssteigerung des Beherbergungs- und kleinteiligen Einzelhandelsangebotes zur Sicherung und Erhöhung der Zahl der Besucherinnen und Besucher erfolgen. Dazu sollen innovative und auf Qualitätsverbesserung ausgerichtete Konzepte beitragen.

Nahbereich Lütjenburg

Die unterzentralen Funktionen Lütjenburgs im ländlichen Raum sollen konsolidiert und qualitativ aufgewertet werden, dies insbesondere vor dem Hintergrund der teilweise erheblichen Entfernungen zu den Versorgungs- und Infrastrukturangeboten der nächstliegenden Zentralen Orte.

Anzustreben ist die Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt und der Erhalt und Ausbau der Angebote der Daseinsvorsorge. Besonderes Gewicht hat dabei die Funktion als Schulstandort, aber auch als Standort für besondere Wohnbedarfe und Pflegeangebote für die älter werdende Bevölkerung der Stadt und des Nahbereichs.

Die Wohnungsbauentwicklung soll insbesondere auf den Bedarf der Wohnbevölkerung ausgerichtet werden, der Bau von Zweitwohnsitzen soll daher zurückhaltend erfolgen. Dies gilt insbesondere für die Ortslagen im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung.

Der Nahbereich der Stadt Lütjenburg umfasst vorwiegend landwirtschaftlich geprägte Gebiete sowie die Tourismusgemeinden an der Hohwachter Bucht mit dem Ostseebad Hohwacht und den Nachbarorten Behrendorf und Blekendorf mit dem Sehlendorfer Strand.

Die Erweiterung des Tourismusangebotes soll aufgrund der sensiblen Naturraumpotenziale vorwiegend durch Qualitätsverbesserung geschehen. Dazu gehört die Modernisierung und strategische Ausrichtung der vorhandenen Angebote. Projekte, die auf eine deutliche Kapazitätserweiterung touristischer Angebote abzielen, sollen nur im Zusammenhang mit einer dauerhaften und nachhaltigen Bindung an touristische Funktionen entstehen.

Die Potenziale des Schwerpunktbereiches für Tourismus und Erholung werden im Hinterland der Ostsee ergänzt um die Erholungslandschaft bei Panker und Lütjenburg (Kernbereich für Erholung).

Nahbereich Preetz

Die Stadt Preetz (Unterzentrum) ist die größte Stadt des Kreises Plön.

Die Aufwertung und Konsolidierung der Preetzer Innenstadt als Versorgungs- und Dienstleistungszentrum des Nahbereichs ist anzustreben.

Die Mobilisierung weiterer Wohnbauflächen stößt wegen naturräumlicher Restriktionen an ihre Grenzen. Die Gemeinde Schellhorn nimmt aufgrund ihres baulichen Siedlungszusammenhanges mit Preetz und der begrenzten Siedlungsmöglichkeiten von Preetz an der Entwicklung des Unterzentrums teil. Die Siedlungsentwicklung beider Gemeinden ist neben der Innenentwicklung auf den Bereich „Schwebstöcken“ im Osten der Stadt Preetz und der angrenzenden Bereiche

der Gemeinde Schellhorn ausgerichtet. Die Entwicklung dieses Bereichs soll auf der Grundlage eines gemeinsamen Erschließungs- und städtebaulichen Rahmenkonzeptes in enger Zusammenarbeit erfolgen.

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Preetz wurden Quartiere identifiziert, die sich für den Aufbau eines Wärmenetzes besonders eignen, identifiziert. Mit der geplanten Solarthermieanlage in der Nachbargemeinde Pohnsdorf wird nun eine Nahwärmeversorgung im Westen und Norden des Stadtgebietes angestrebt.

Als äußerer Schwerpunkt der Siedlungsachse Kiel-Preetz soll Preetz verstärkt als gewerblicher Standort ausgebaut werden. Das Gewerbegebiet Wakendorf bietet dabei weiterhin großes Potenzial als gewerblicher Schwerpunkt im Kreis Plön. Eine leistungsfähige Anbindung des Gewerbegebietes direkt an die Bundesstraße 76 ist anzustreben, um eine optimierte Erschließung zu ermöglichen. Langfristig sind gegebenenfalls interkommunale Erweiterungsmöglichkeiten zu prüfen.

Darüber hinaus soll Preetz künftig noch besser an den Schienenverkehr in Richtung Kiel und Lübeck angebunden werden (siehe Kapitel 4.2).

Dem vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 404 zwischen Kiel und Wankendorf zur Bundesautobahn 21 kommt für die betroffenen Nahbereiche und den Kreis Plön eine besondere Bedeutung zu.

In Verbindung mit der Gewerbeflächenknappheit der Landeshauptstadt Kiel und dem Ausbau der Bundesstraße 404 zur Bundesautobahn 21 ist zu prüfen, ob im Abfahrtsbereich der Gemeinde Klein Barkau ein regionaler Gewerbestandort sinnvoll erscheint. Eine Gewerbeflächenentwicklung soll in Kooperation mit der Landeshauptstadt Kiel erfolgen (siehe Kapitel 5.1).

Große Teile des Nahbereiches haben eine besondere Bedeutung für Natur und Landschaft und eine Naherholungsfunktion für die Bevölkerung des Nahbereichs und der Stadt Kiel. Die erholungsrelevante, gewässerbezogene Infrastruktur zeigt sich in Form von Badestellen, Campingplätzen, Anlegestellen, Unterkünften und der Anbindung durch Radfernwege sowie regionale Rad- und Wanderwege. Um diese Funktion langfristig zu sichern, ist ein gemeindegrenzenübergreifend abgestimmter Verbesserung und Erneuerung der Infrastruktur und Lenkung der Besucherinnen und Besucher unter den Gesichtspunkten des Naturschutzes, zum Beispiel im Bereich des Schwentinental, nötig.

Nahbereich Schönberg

Die Gemeinde Schönberg (Unterzentrum) hat eine wesentliche Versorgungsfunktion für die Probstei.

Schwerpunkte der wohnbaulichen Entwicklung sind die Gemeinde Schönberg als äußerer Endpunkt der Siedlungsachse Kiel-Schönberg sowie die Gemeinde Probsteierhagen als Gemeinde auf der Siedlungsachse. Der Reaktivierung der Schienenverbindung Kiel-Schönberg kommt dabei eine besondere Bedeutung zu (siehe Kapitel 4.2).

Zur Stärkung dieser Funktionen ist eine attraktive und funktionale Gestaltung des Ortszentrums und des Bahnhofsumfeldes besonders wichtig.

Eine Erweiterung des Gewerbegebietes Eichkamp soll ein bedarfsgerechtes Gewerbeflächenangebot für das Unterzentrum und den Nahbereich sichern und in interkommunaler Kooperation mit den Gemeinden Höhndorf und Krummbek erfolgen. Dabei ist auch die straßenverkehrliche Anbindung zu klären.

In den küstennahen Ortsteilen der Gemeinde Schönberg sollen Tourismus und Erholung die Hauptfunktion bilden. Durch Qualitätsverbesserungen und behutsame Arrondierungen, hohe Qualitäten und gesicherte touristisch-gewerbliche Nutzungen soll das Profil von Schönberg als maritimer Urlaubsort geschärft werden.

Schlüsselprojekte liegen in den maritimen Erlebnisräumen in Kalifornien und Schönberger Strand.

Nahbereich Selent

Der ländliche Zentralort Selent ist in seiner zentralörtlichen Funktion zu stärken. Dies gilt insbesondere für die Versorgungseinrichtungen in der Ortsmitte.

Bei der zukünftigen wohnbaulichen Entwicklung sollen die vorhandenen Einfamilienhausgebiete vor allem durch Angebote für bezahlbaren und seniorengerechten Wohnraum ergänzt werden.

Das bestehende Gewerbegebiet soll als gewerblicher Schwerpunkt des Nahbereichs weiterentwickelt werden. Es ist auf eine Einbindung in die sensible Landschaft zu achten. In den anderen Gemeinden des Nahbereichs sollen keine Gewerbegebiete ausgewiesen werden. Eine Stärkung der örtlichen Betriebe in diesen Gemeinden ist damit jedoch nicht ausgeschlossen.

Mit der Nachnutzung der Blumenburg als Klinik und der Betriebsaufnahme des Mutter-Vater-Kind-Heimes hat Selent ein wichtiges Standbein in der Gesundheitswirtschaft, das es zu sichern gilt.

Die naturräumlichen Potenziale im Nahbereich sollen durch schonende Formen der Erholung und des sanften Tourismus genutzt werden. Bei einer Weiterentwicklung von Erholungsangeboten für Naherholende sowie Touristinnen und Touristen im Bereich des Selenter Sees (Kernbereich für Erholung) soll die intakte Kulturlandschaft geschützt werden.

Nahbereich Wankendorf

Der ländliche Zentralort Wankendorf soll mit dem integrierten Entwicklungskonzept neue Perspektiven aufzeigen. Die Gestaltung einer neuen Mitte ist dabei von besonderer Bedeutung. Ziel ist die Stärkung der zentralörtlichen Funktion der Gemeinde. Die Gemeinde verfügt im Bereich Bösterredder über ein großes Flächenpotenzial für Gewerbe. Der Bereich eignet sich insbesondere für die Sicherung und die Erweiterung der gewerblichen Nutzung, aufgrund der Flächengröße auch für extensives Gewerbe.

Die Gemeinde Stolpe nimmt innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes mit Wankendorf an der Entwicklung des ländlichen Zentralortes teil. Hierbei sind die Bedarfe für eine weitere bauliche Entwicklung gemeinsam zu prüfen und die vorhandenen Kooperationsansätze auszubauen.

Eine interkommunale Gewerbegebietsentwicklung von Stolpe und Wankendorf im Bereich der Anschlussstelle der Bundesautobahn 21 setzt eine sorgfältige Prüfung der regionalen Bedarfslagen und die Herausarbeitung eines Standortprofils voraus.

Zur Entwicklung des Straßenverkehrs (Ausbau Bundesstraße 404 zur Bundesautobahn 21) und zu einer potenziellen Reaktivierung der Bahnlinie Ascheberg–Neumünster wird auf die Kapitel 4.1 und 4.2 verwiesen.

Die sich im Nahbereich bietenden Möglichkeiten zur Erholung sollen gesichert und durch kleinteilige und vernetzte Erholungs- und Freizeitangebote ergänzt werden.

Davon sollen auch die Erwerbsmöglichkeiten im Tourismus profitieren. Der Nahbereich Wankendorf liegt unter anderem innerhalb eines Radius von 40

Fahrminuten zum Stadtgebiet Hamburg. Vor diesem Hintergrund bestehen zunehmend Ansätze zum Ausbau gewerblicher Naherholungsangebote.

Nahbereich Schwentinental

Die Stadt Schwentinental mit den Ortsteilen Raisdorf und Klausdorf ist Stadtrandkern II. Ordnung und liegt auf der Siedlungsachse Kiel-Preetz.

Während im Ortsteil Raisdorf aufgrund der naturräumlichen Lage die Entwicklungspotenziale vorwiegend im Innenbereich und in Form von kleinteiligen Arrondierungen liegen, bestehen im Ortsteil Klausdorf sowohl gewerbliche als auch wohnbauliche Erweiterungspotenziale. Längerfristige Entwicklungsperspektiven für Wohnen liegen westlich der Landesstraße 52.

Im Ortsteil Raisdorf besteht südlich der Bundesstraße 76 mit dem ‚Ostseepark‘ eine Agglomeration von unterschiedlichsten Einzelhandelsbetrieben aller Art und Größe, die eine deutliche überregionale Versorgungsfunktion haben und die durch gewerbliche Nutzungen (Autohäuser, Kfz-Betriebe, Gastronomie, Fitness-Studios et cetera) ergänzt werden. Über die bestehende Sortimentsstruktur einschließlich einer moderaten Entwicklungsoption der Agglomeration „Ostseepark“ hinaus sollen zukünftig keine weiteren Entwicklungen von Einzelhandelsbetrieben mehr erfolgen. Die raumordnerische Verträglichkeit soll mit Rücksicht auf das zentralörtliche System sichergestellt und die bereits bestehenden Auswirkungen der Einzelhandelskonzentration in Schwentinental, insbesondere für die Versorgungsfunktionen der Landeshauptstadt Kiel und der benachbarten zentralen Orte, nicht weiter verstärkt werden. Die planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Sortimentsstruktur bei gleichzeitiger Ermöglichung einer moderaten Entwicklungsoption für den ‚Ostseepark‘ soll durch eine qualifizierte Bauleitplanung erfolgen.

Aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt Kiel erfüllt das Schwentinental eine wichtige Naherholungsfunktion und ist als Kernbereich für Erholung festgelegt. Vor allem die attraktive naturnahe Landschaft und die gewässerbezogene Infrastruktur bieten Potenzial für einen naturverträglichen Wassertourismus.

Nahbereich Schönwalde am Bungsberg

Zum Nahbereich Schönwalde am Bungsberg gehört aus dem Kreis Plön lediglich die Gemeinde Kirchnüchel. Entwicklungsziele von regionaler Bedeutung sind hier nicht zu benennen.

5.4 Nahbereiche Kreis Rendsburg-Eckernförde

Nahbereich Eckernförde

Das Mittelzentrum Eckernförde übernimmt wichtige zentralörtliche Funktionen für die Umlandgemeinden, die gesichert und ausgebaut werden sollen. Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Eckernförde wird durch eine Branchenvielfalt mittelständischer und kleinerer Betriebe geprägt, die zu erhalten und auszubauen ist.

Der Standort Eckernförde wird zum größten Marinestützpunkt in Schleswig-Holstein ausgebaut. Dieser Ausbau kann die wirtschaftliche Entwicklung des Mittelzentrums stärken, auch durch nachgelagerte Dienstleistungen, erfordert aber auch besondere Anstrengungen zur Schaffung von ausreichendem Wohnraum.

Die Flächenreserven für die Ausweisung von Wohnbauflächen liegen innerhalb des Stadtgebietes und am südlichen Ortsausgang nach Goosefeld.

Für die weitere wohnbauliche Entwicklung sollte eine engere Zusammenarbeit innerhalb des Stadt- und Umlandbereiches verfolgt werden. Dabei sollten gemeinsam Ansätze für eine bedarfsgerechte und abgestimmte Wohnungsbauentwicklung erarbeitet werden.

Die noch verfügbaren Grundstücke im Gewerbegebiet Grasholz des Mittelzentrums sollen sukzessive entwickelt werden, freiwerdende gewerbliche Immobilien und Grundstücke sollen möglichst zügig nachgenutzt werden.

Auch im Bereich der gewerblichen Entwicklung ist eine längerfristige Flächenentwicklung nur in Kooperation mit den Nachbargemeinden denkbar. Als neuer Standort im Stadt- und Umlandbereich soll dabei das interkommunale Gewerbegebiet Goosefeld etabliert werden. Die Gemeinde Goosefeld erhält daher im Regionalplan eine planerische Gewerbefunktion (siehe Kapitel 3.2).

Mit der Nooröffnung soll eine funktionsfähige, stadträumlich wirksame und landschaftlich attraktive neue Verbindung zwischen Eckernförder Hafen und Innenstadt sowie dem Windebyer Noor geschaffen werden. Mit dem landschaftlichen, städtebaulichen Ziel einhergehend wird eine wirtschaftliche und touristische Nutzung (Wohnen, Hafengewerbe, Gastronomie et cetera) angestrebt.

Der Hafen hat keine wirtschaftliche Bedeutung mehr. Die Umwandlung des Umfeldes in Wohnnutzungen sowie die Ansiedlung verschiedener Gastronomiebetriebe und Einzelhandelsgeschäfte gestalten die Hafenzonen neu.

Bei allen zukünftigen Maßnahmen ist weiterhin zu beachten, dass die vorhandene kleinräumige Struktur von Eckernförde aus Gründen der Stadtbilderhaltung und der Denkmalpflege auch für Anlagen des Tourismus wirksam ist.

Die kleinteilige Struktur der Altstadt und das breite Einzelhandelsangebot in der Innenstadt sollen als wichtiger Standortfaktor sowohl für die Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Touristinnen und Touristen sowie Tagesgäste langfristig gesichert werden.

Zukünftig soll sich das Veranstaltungsangebot für Tagestouristinnen und Tagestouristen wie auch für Übernachtungsgäste vor allem qualitativ weiterentwickeln und stärker wetter- und saisonunabhängig werden. Verkehrlichen Überlastungen soll durch innovative und klimafreundliche Mobilitätslösungen begegnet werden.

Im Stadtgebiet sollen drei neue Bahnhaltepunkte auf der Strecke Kiel-Eckernförde-Flensburg eingerichtet werden (siehe Kapitel 4.2). Diese sollen mit Fahrradstellplätzen ausgestattet und mit dem ÖPNV-Angebot verknüpft werden, um eine attraktive Anbindung für den Einzugsbereich zu ermöglichen (siehe Kapitel 4.3).

Die Ortschaften Rieseby und Fleckeby ragen in der dünn besiedelten Gutslandschaft Schwansens durch ihre Größe und Ausstattung hervor. Wie auch der Ortsteil Vogelsang-Grünholz in der Gemeinde Damp nehmen sie überörtliche Versorgungsfunktionen und Aufgaben für den Nahbereich wahr. Gleiches gilt für die Gemeinde Groß Wittensee im Süden des Nahbereiches (siehe Kapitel 3.2).

Im weiteren Nahbereich hebt sich das Ostseebad Damp gegenüber der sonst überwiegenden Campingplatznutzung in den übrigen strandnahen Gemeinden durch ein vielfältiges Angebot an Einrichtungen in den Bereichen Gesundheit und Tourismus deutlich ab. Das Ostseebad Damp ist damit als herausragendes Kompetenzzentrum für Gesundheit und Wellness zu sichern und auszubauen.

Auch für die zukünftige Entwicklung der Gemeinden des Nahbereiches sind der Tourismus und die Erholung bestimmend. In Eckernförde sollen touristische Angebote im Stadtkern und entlang der Strände sowie das hochwertige

Übernachtungsangebot gesichert und weiterentwickelt werden. Des Weiteren soll die Bedeutung als tagestouristisches Ziel gestärkt werden.

Im Bereich der Gemeinde Waabs sollen die Zeltplätze im unmittelbaren Küstenbereich aus Gründen des Gewässer- und Hochwasserschutzes perspektivisch auf Ersatzstandorte im rückwärtigen Bereich verlagert werden. Für eine abgestimmte und raum- sowie naturverträgliche Entwicklung der Campingplätze sollte außerdem die Erstellung eines gemeindeübergreifenden Tourismuskonzeptes für die Schwansener Ostseeküste geprüft werden.

Bei den Eckernförde umgebenden Kernbereichen für Erholung soll das Wegenetz naturverträglich verbessert werden. Beim Windebyer Noor soll die Wegeanbindung des Noors an die Innenstadt von Eckernförde verbessert werden. Am Großen Schnaaper See soll in Abstimmung mit der Stiftung Naturschutz und der Maßnahmenplanung des Flora-Fauna-Habitat-Gebietes ein Wegenetz entwickelt werden, welches im Einklang mit dem Naturschutz und der Erholungsfunktion stehen soll. Weitere Lückenschlüsse im Wegenetz sollen möglichst erfolgen, um Erholungsfunktionen zu sichern und auszubauen. Bei der Entwicklung der Erholungsfunktionen soll die für die Halbinsel Schwansen typische Gutslandschaft mit Herrenhäusern und Landsitzen einbezogen werden.

Im Süden der Eckernförder Bucht sollen die empfindlichen Uferabschnitte nur extensiv genutzt werden.

In den landeinwärts liegenden Gebieten Schwansens, entlang der Schlei und in den Hüttener Bergen, sollen sich weitere bauliche Entwicklungen an den vorhandenen Siedlungsbereichen anschließen. Naturnahe Angebote für Naherholende sowie (Tages-)Touristinnen und Touristen verbunden mit einem verträglichen Ausbau des Wegenetzes der Kernbereiche für Erholung können die Tourismusfunktionen entlang der Küste ergänzen.

Nahbereich Rendsburg

Das Mittelzentrum Rendsburg bildet zusammen mit dem Stadtrandkern II. Ordnung Büdelsdorf das Zentrum eines Stadt- und Umlandbereichs von rund 70.000 Menschen. Ihre Funktion als Bildungs- und Versorgungsschwerpunkt, Standort für Wohnen und Arbeiten soll gestärkt werden. Wichtige Flächenpotenziale des Mittelzentrums liegen in der Umnutzung der Eiderkaserne zu einem innerstädtischen

Quartier mit den Schwerpunkten Wohnen und Gemeinbedarf. Zusammen mit der Sanierung der Altstadt trägt das Projekt zur Attraktivierung und Aufwertung der Innenstadt bei.

Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung der im baulich zusammenhängenden Siedlungsbereich mit dem Mittelzentrum Rendsburg liegenden Stadt Büdelsdorf (Stadttrandkern II. Ordnung) ist das Obereidergebiet. Die Sicherung und Bestandserhaltung wirtschaftender Betriebe wie auch die Weiterentwicklung der untergenutzten Flächen sowie der Erhalt beziehungsweise die Schaffung von Grün- und Wegeverbindungen bestimmen den künftigen städtebaulichen Handlungsbedarf. Zusammen mit dem Hafenquartier in Rendsburg soll in attraktiver Wasserlage und in räumlicher Nähe zur Altstadt ein hochwertiger Innenstadtstandort entwickelt werden.

Das Mittelzentrum Rendsburg ist räumlich und wirtschaftlich eng verflochten mit dem Umland. Der mit der Entwicklungsagentur verfolgte Kooperationsprozess für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg soll daher fortgeführt und weiter intensiviert werden. Eine interkommunal abgestimmte Flächenentwicklung von Gewerbe und Wohnen ist aufgrund der engen Verflechtungen in Rendsburg von besonderer Bedeutung. Eine regelmäßige Fortschreibung des Entwicklungsplans soll die Anpassung an geänderte Bedarfe und Potenziale gewährleisten. Darüber hinaus soll die Abstimmung zur Entwicklung von Einzelhandel, Mobilität, Daseinsvorsorge und digitalen Angeboten fortgeführt und die gemeinsame Vermarktung und wirtschaftliche Entwicklung der Region gefördert werden. Der Strukturfonds zur finanziellen Unterstützung von Infrastrukturprojekten sollte auch genutzt werden, um die Kooperation nach innen und außen sichtbarer zu machen.

Wichtige Aufgabe ist es, den Wirtschaftsraum Rendsburg durch die Neuansiedlung von Betrieben, die Aufwertung der Funktion als Messestandort sowie durch den Ausbau der bereits vorhandenen Infrastruktur der Aus- und Weiterbildung zu stärken. Die Bildungseinrichtungen im Bereich Agrarwirtschaft (unter anderem Fachhochschule Kiel) haben bereits regionale Ausstrahlung.

Die Gemeinden Fockbek, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Schacht-Audorf und Schülldorf sowie die Stadt Büdelsdorf liegen im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet von Rendsburg. Sie erhalten daher keine besonderen Wohn- und/oder Gewerbefunktionen, sondern nehmen an der Entwicklung des Mittelzentrums

teil. Voraussetzung dafür ist eine enge Abstimmung mit dem Zentralen Ort beziehungsweise innerhalb der Stadt-Umland-Kooperation.

Regionale Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung sind die interkommunalen Gewerbegebiete Rendsburg Port-Süd und Borgstedtfelde. Beide Gewerbegebiete sind aufgrund ihres Flächenangebotes und der verkehrsgünstigen Lage unter anderem zur Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 7 besonders für flächen- und verkehrsintensives Gewerbe geeignet (siehe auch Kapitel 3.5). Darüber hinaus soll das Gewerbegebiet Rendsburg Port-Süd aufgrund der Nähe zum Schwerlasthafen insbesondere der Ansiedlung von Betrieben der Windenergiebranche dienen. Für den Standort Borgstedtfelde wird perspektivisch eine Weiterentwicklung nach Norden in Richtung Autobahnanschlussstelle angestrebt.

Zum regionalen Gewerbeflächenangebot trägt auch die Sicherung des Bestandes und die sukzessive Entwicklung der noch verfügbaren Flächen im Gewerbegebiet Fehmarnstraße/Am Dolmen in der Stadt Büdelsdorf bei.

Die Entwicklung des Wirtschaftsraumes ist eng verbunden mit der Instandhaltung und Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur. Insbesondere die Modernisierung im Verlauf der Bundesstraße 77, der Ersatz der Rader Hochbrücke und die Instandhaltung der Rendsburger Hochbrücke sind wesentliche Standortfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung. Mit dem Schwerlasthafen Rendsburg verfügt die Region über einen Zugang zu den internationalen Wasserwegen. Darüber hinaus wäre der Bau einer „Umgehung Nord-Ost“ eine sinnvolle Netzergänzung und hätte positive Auswirkungen für den nördlichen Wirtschaftsraum Rendsburg. Außerdem ist das Erfordernis eines vier streifigen Ausbaus der Bundesstraße 202 (Verlängerung der Bundesautobahn 210) bis zur Bundesstraße 77 zu prüfen.

Neben der Sicherung der überregionalen Anbindung des Mittelzentrums und des Nahbereichs soll die Bahnverbindung Kiel-Rendsburg verlängert und um weitere Bahnhaltepunkte ergänzt werden, um die nördlichen Stadtteile von Rendsburg an den Bahnverkehr anzubinden (siehe Kapitel 4.2).

Um den Lebens- und Wirtschaftsraum darüber hinaus klimafreundlich zu vernetzen, gewinnt der Radverkehr zunehmend an Bedeutung. Ein qualitativer Ausbau der Radwegeinfrastruktur und der Fahrradparkmöglichkeiten sowie innovative Marketingkonzepte für die Nutzung des Fahrrades stehen dabei im Mittelpunkt.

Die Rendsburger Altstadt und perspektivisch das Hafenviertel sowie die Lage des Nahbereichs am Nord-Ostsee-Kanal bieten Potenziale für Tourismus und Erholung, die verstärkt genutzt werden sollen.

Die Infrastruktur mit qualitativ hochwertigen Wegeverbindungen und die Anbindung der einzelnen Kernbereiche für Erholung untereinander soll gesichert und weiter ausgebaut werden. Ein Ausbau der Infrastruktur soll interkommunal abgestimmt werden, um Konkurrenzsituationen und bandartige Strukturen zu vermeiden.

Für eine ortsnahe Kurzzeiterholung bieten sich die historische Altstadt von Rendsburg und das Erleben der Eiderauen an, die durch Anlegestellen, Radfernwege sowie regionale Rad- und Wanderwege erschlossen sind und langfristig erhalten werden sollen.

Nahbereich Bordesholm

Die Gemeinden Wattenbek und Brügge nehmen aufgrund ihres baulichen Siedlungszusammenhangs mit Bordesholm an der Entwicklung des Unterzentrums teil. Dies bedarf einer engen Abstimmung.

Als Endpunkt der Siedlungsachse Kiel–Bordesholm nehmen die Gemeinden eine besondere Funktion für die Entwicklung von Wohnbauflächen ein. Hier sollen in Kooperation verstärkt Wohnbaupotenziale aufgezeigt, abgestimmt und entwickelt werden. Aufgrund der Wechselwirkungen sollte auch die soziale und technische Infrastruktur wie Kindergärten und Abwasserentsorgung gemeindegrenzenübergreifend abgestimmt werden.

Die siedlungsnahen Gewerbeflächenstandorte weisen darüber hinaus nur noch wenige verfügbare Flächenreserven auf.

Das interkommunale Gewerbegebiet Dätgen soll die Flächenengpässe im Bereich des Unterzentrums teilweise auffangen. Es ist insbesondere für verkehrintensivere Betriebe geeignet. Eine Erweiterung ist unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzbelange und Bedarfslagen zu prüfen (siehe Nahbereich Nortorf).

Der Bordesholmer und der Einfeldsee bilden den Kernbereich für Erholung. Dieses Naherholungsangebot soll naturverträglich weiterentwickelt werden. Weitere Umweltinformations- und Erlebnisangebote sollen geprüft werden.

Nahbereich Gettorf

Die Gemeinde Gettorf nimmt als Unterzentrum eine wichtige Funktion für die Daseinsvorsorge im Nahbereich ein, die weiter ausgebaut werden sollte. Zentrales Thema für die Ortsentwicklung ist die Umgestaltung der Kieler Chaussee, die Stärkung der Ortskerneinrichtungen und -funktionen sowie die Umgestaltung des Bahnhofes, um die Attraktivität als Lebens-, Wohn- und Arbeitsort zu stärken.

Bei der wohnbaulichen Entwicklung in Gettorf steht die Aktivierung der innerörtlichen Potenzialflächen im Mittelpunkt.

Für die weitere gewerbliche Entwicklung sind in Gettorf die vorhandenen Flächenpotenziale an der Ortsumgebung zu nutzen. In Osdorf soll sich die Gewerbeflächenvorsorge im Süden der Ortslage auf Erweiterungs- und Verlagerungsmöglichkeiten von ortsansässigen Betrieben und die Ansiedlung von ortsangemessenem Gewerbe konzentrieren. Die Infrastrukturausstattung der Gemeinde Osdorf soll bei der weiteren wohnbaulichen Entwicklung angemessen berücksichtigt werden.

Der geplante Bahnhalt in Neuwittenbek verbessert die verkehrliche Anbindung der Gemeinde nach Kiel und Gettorf und bietet Potenzial für eine stärkere wohnbauliche Entwicklung.

Der Küstenabschnitt der Gemeinde Noer liegt im Kernbereich für Erholung und verfügt über verschiedene Erholungsinfrastrukturen sowie Rad- und Fernwanderwege. Die Erholungsfunktion soll hier unter Beachtung der naturschutzfachlich empfindlichen Uferabschnitte gefestigt werden.

Nahbereich Hohenwestedt

Das Unterzentrum Hohenwestedt ist das regionale Dienstleistungs- und Versorgungszentrum des überwiegend landwirtschaftlich geprägten Nahbereiches.

Die gute Verkehrsanbindung Hohenwestedts mit seinen Anschlüssen an die Regionalbahn sowie an die Bundesstraßen 77 und 430 ist für die Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes verstärkt zu nutzen. Eine solche Stärkung ist auch im Interesse des schwächeren, benachbarten Nahbereiches von Hanerau-Hademarschen anzustreben.

Die Gewerbeflächen südlich der Bundesstraße 430 decken den Bedarf unterschiedlicher Branchen im Nahbereich und sollen sukzessive entwickelt werden. Dabei sollen Synergien zum ansässigen Gründerzentrum sowie bestehenden Betrieben der Recyclingbranche gestärkt werden.

Der Naturpark Aukrug ist als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Die Landschaft, als Grundlage für die Erholung und einen naturnahen Tourismus soll gepflegt und verträglich erschlossen werden.

Die Gemeinde Todenbüttel nimmt für den Nahbereich eine ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion wahr (siehe Kapitel 3.2).

Der Nahbereich greift über die Grenze des Planungsraumes hinaus und umfasst aus dem Planungsraum III die Gemeinde Poyenberg.

Nahbereich Nortorf

Die unterzentrale Funktion Nortorfs ist zu sichern und weiter auszubauen.

Zur Funktionserhaltung und Attraktivierung des Ortskerns sollen Strategien und Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Funktion von Nortorf als Wohnstandort ist zu stärken. Hierbei sind neben Einfamilienhäusern insbesondere seniorengerechte und bezahlbare Wohnformen zu entwickeln.

Im Nahbereich verfügt die Gemeinde Groß Vollstedt über eine gute Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen. Dies ist bei der weiteren Entwicklung des Ortes angemessen zu berücksichtigen.

Gewerbliche Flächenpotenziale liegen südlich der Landesstraße 328 und sind für die Ansiedlung unterschiedlicher Branchen im Nahbereich geeignet.

Das interkommunale Gewerbegebiet Dätgen hat aufgrund seiner Lage an der Bundesautobahn 7 eine amtsübergreifende Bedeutung und soll auch Flächenenpässe im Bereich Bordesholm teilweise auffangen. Es ist insbesondere für verkehrsintensivere Betriebe geeignet. Eine Erweiterung ist unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzbelange und der Bedarfslagen zu prüfen (Nahbereich Bordesholm).

Als touristisches Leitbild für den Nahbereich sollen naturorientierte Urlaubsformen und Naherholung angestrebt werden. Im Bereich von Warder- und Brahmsee sollen Wochenendhaussiedlungen in ihrer Funktion gesichert und auf den Bestand begrenzt werden. Eine öffentliche Zugänglichkeit der Seeufer soll an geeigneten Standorten erhalten oder geschaffen werden.

Nahbereich Felde

Der ländliche Zentralort Felde bietet aufgrund seiner Lage günstige Voraussetzungen für die Wahrnehmung von zentralörtlichen Funktionen. Die Wohnungsbautätigkeit ist in Form der Innenverdichtung sowie angrenzend an die bestehenden Siedlungsgebiete weiterhin zu stärken und an die unterschiedlichen Bedarfe anzupassen. Die Versorgungseinrichtungen sollen im Ortskern gebündelt werden.

Die Gemeinde Bredenbek übernimmt für den Nahbereich eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion (Kapitel 3.2).

Das interkommunale Gewerbegebiet im Ortsteil Klein-Nordsee der Gemeinde Felde verfügt mit dem Autobahnanschluss und der Regionalbahn-Anbindung über gute Standortvoraussetzungen für eine Erweiterung des Flächenangebotes für Handwerks- und Produktionsbetriebe. Dazu soll die interkommunale Kooperation mit den Gemeinden Achterwehr und Westensee fortgesetzt werden und bei der Ausgestaltung die naturräumlichen Belange berücksichtigt werden.

Eine Verdichtung des Schienenpersonennahverkehr-Taktes zwischen Kiel und Rendsburg wird perspektivisch angestrebt (Siehe Kapitel 4.2).

Aufgrund seiner landschaftlichen Attraktivität und seiner günstigen Lage zu den Städten Kiel, Neumünster und Rendsburg soll der Raum um den Westensee als Naherholungs- und Tourismusgebiet weiterentwickelt werden.

In Einklang mit den Zielen des Naturparks soll eine naturverträgliche Naherholung in Verbindung mit der Erweiterung von Umwelterlebnisangeboten und Naturparkinformationsstandorten gewährleistet werden. Die Erholungsinfrastruktur soll dabei mit der Entwicklung des Wegenetzes sowie der ÖPNV-Angebote im Naturpark ausgebaut und an die Ortslagen angebunden werden.

Bestehende Wochenendhausgebiete sollen in ihrer Funktion gesichert werden. Natürlicher Mittelpunkt des Naturparkes Westensee und Standort für entsprechende Einrichtungen der Erholungs- und Tourismusinfrastruktur ist die Ortslage Westensee.

Nahbereich Hanerau-Hademarschen

Der ländliche Zentralort Hanerau-Hademarschen soll ein vielfältiges Angebot an Versorgungseinrichtungen für die eigene Bevölkerung und für den Nahbereich vorhalten. Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Struktur und der Ortsmitte des Ländlichen Zentralortes Hanerau-Hademarschen sind von besonderer Bedeutung. Die wohnbauliche Entwicklung soll auf vielfältige Wohnungsangebote für unterschiedliche Zielgruppen ausgelegt sein. Dabei sollen innerörtliche Potenzialflächen aktiviert werden.

Zur Stärkung der zentralörtlichen Funktionen soll eine bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung erfolgen.

Die Potenziale für Tourismus und Erholung, die sich auch aus der Lage des Nahbereichs am Nord-Ostseekanal ergeben, sollen verstärkt genutzt werden.

Nahbereich Hohn

Die Gemeinde Hohn soll als leistungsfähiges Zentrum gestärkt werden, an dem sich die Gemeinden des Nahbereiches stärker als bisher orientieren können.

Insbesondere die Gestaltung des Ortskerns durch zentralörtliche Einrichtungen und die Entwicklung von Wohnangeboten für unterschiedliche Zielgruppen sollen den Ländlichen Zentralort zukunftsfähig machen.

Die wirtschaftliche Entwicklung von Hohn ist weitgehend durch den militärischen Flugplatz Hohn bestimmt (siehe Kapitel 4.11). Der Flugplatz wird auch weiterhin die Entwicklung von Hohn in starkem Maße beeinflussen.

Die Gemeinde Hamdorf nimmt für den Nahbereich eine ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion wahr (siehe Kapitel 3.2). Die umfangreichen Flächenpotenziale im Innenbereich der Gemeinde sollen vor einer Entwicklung im Außenbereich vorrangig genutzt werden.

Bei der Entwicklung der Gemeinde Elsdorf-Westermühlen soll die Bautätigkeit vorzugsweise im gemischt-strukturierten Hauptort Elsdorf zusammengefasst werden.

Alle Gemeinden des Nahbereichs gehören zur Kreisgrenzen überschreitenden Flusslandschaft „Eider-Treene-Sorge“. Die herausgehobene Naturlandschaft sowie Elemente der historischen Kulturlandschaft sollen bewahrt werden. Der Ausbau von Erholung und Tourismus soll behutsam und naturnah erfolgen.

Bauliche Anlagen sollen in die flache Landschaft mit großer Behutsamkeit eingefügt und nur im Anschluss an die vorhandene Bebauung vorgesehen werden.

Nahbereich Owschlag

Der ländliche Zentralort Owschlag soll seine zentralörtliche Funktion unter anderem durch einen bedarfsgerechten Wohnungsmix sichern. In der Gemeinde soll eine bedarfsgerechte und raumverträgliche gewerbliche Entwicklung im westlichen Gemeindegebiet fortgesetzt werden.

Langfristig kann eine Kooperation für einen gemeinsamen Gewerbestandort mit dem Unterzentrum Kropp an der Bundesstraße 77 geprüft werden.

Die Gemeinden des Nahbereiches liegen im Naturpark Hüttener Berge, der als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen ist. Dort und insbesondere im Kernbereich für Erholung sollen die Qualitäten der Kultur- und Naturlandschaft gesichert werden und für naturnahe Angebote für Naherholende sowie (Tages-) Touristinnen und Touristen genutzt werden.

Ergänzende Erholungsangebote zur Ostseeküste und den dortigen Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung sollen an städtebaulich geeigneten Lagen und in guter landschaftlicher Einbindung umgesetzt werden.

Dazu zählen der Ausbau der touristischen Infrastruktur und die Erweiterung von Naturerlebnisangeboten.

Beim Ausbau von Übernachtungsangeboten soll auf eine städtebauliche Eignung, eine landschaftliche Einbindung und auf die Sicherung der touristisch-gewerblichen Funktion geachtet werden.

Nahbereich Kappeln

Die im Norden des Kreises Rendsburg-Eckernförde gelegenen Gemeinden Brodersby, Dörphof, Karby und Winnemark sind dem Nahbereich des im Kreis

Schleswig-Flensburg liegenden Unterzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums Kappeln (Planungsraum I) planerisch zugeordnet.

Für die Gemeinden im Planungsraum II gilt Folgendes:

Die Gemeinden Dörphof, Karby und Winnemark sind Mitglied des Zweckverbandes „Interkommunales Gewerbegebiet Nordschwansen“, vorgesehen ist eine gewerbliche Entwicklung im Osten von Kappeln an der Bundesstraße 203.

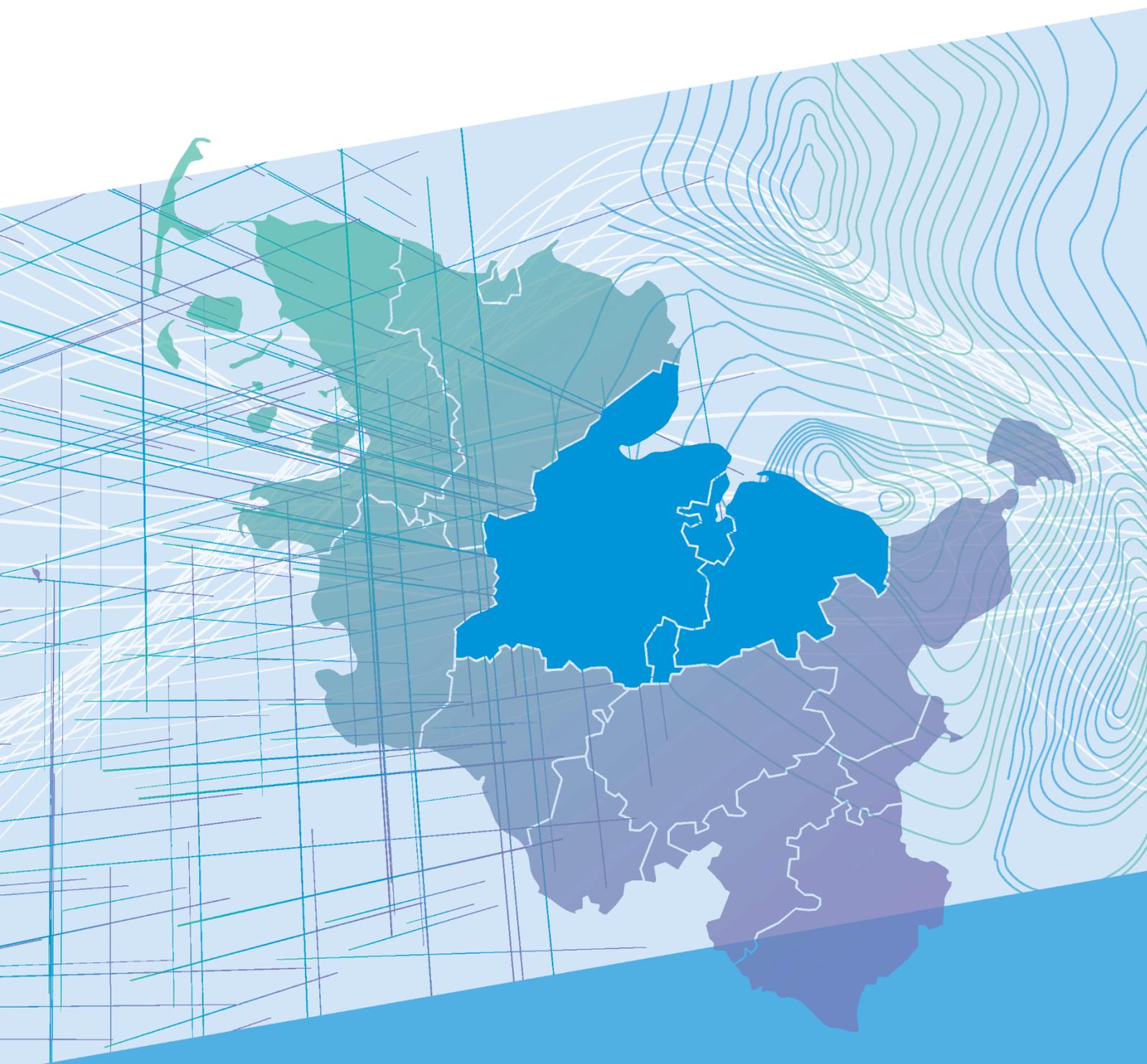
Darüber hinaus sollten aufgrund der räumlichen Nähe der Ortslagen von Karby und Dörphof die Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit bei der räumlichen Entwicklung geprüft werden.

Der Ortsteil Schönhagen in der Gemeinde Brodersby ist intensiver Tourismusort mit Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge. Um diesen Tourismusstandort langfristig zu stärken, soll unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes eine Attraktivitätssteigerung unter anderem im Promenadenbereich und im Hinblick auf die touristische Infrastruktur erfolgen. Mögliche Ansatzpunkte für die weitere bauliche und touristische Entwicklung sollten in einem Konzeptansatz geprüft werden. Auch ein gemeindeübergreifendes Tourismuskonzept für eine abgestimmte und raum- sowie naturverträgliche Entwicklung der Campingplätze für die Schwansener Ostseeküste sollte geprüft werden.

Die Qualitäten der Schlei-Landschaft gilt es zu sichern, auch als Grundlage für eine naturnahe Erholung.

Regionalplan für den Planungsraum II

Anhang



Teil B

Anhang

Anlage 1: Nahbereichstabelle.....	143
Anlage 2 Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1.....	182
Anlage 3: Themenkarten	198
Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften	202

Anlage 1: Nahbereichstabelle

Erläuterungen:

Spalte 1: Gemeindename

Spalte 2: Bevölkerung 31.12.2021, Quelle Statistikamt Nord

Spalte 3: Wohnungsbestand 31.12.2020 (Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden), Quelle: Statistikamt Nord, Stichtag für den wohnbaulichen Entwicklungsrahmen gemäß Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021

Spalte 4: Wohnungsbestand 31.12.2021 (Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden), Quelle: Statistikamt Nord

Spalte 5: Raumkategorie nach Landesentwicklungsplan 2021/Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung nach Landesentwicklungsplan 2021

- Abkürzungen:
 - LR: Ländlicher Raum
 - OR: Ordnungsraum
 - SUB: Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
 - SRTE: Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung
 - VR: Verdichtungsraum

Spalte 6: Zentralörtliche Einstufung: nachrichtlich gemäß Verordnung zum Zentralörtlichen System vom 5. September 2019/Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung; Festlegung im Regionalplan auf der Grundlage von Kapitel 3.2 LEP 2021

Spalte 7: Textliche Ergänzungen und Hinweise:

(baulicher Siedlungszusammenhang mit einem Zentralen Ort, kreisfreie Stadt, Kreisstadt, Amtssitz, Schule, Universität, Fachhochschule, Forschungseinrichtung, Verkehrsinfrastruktur (Flugplatz, Hafen, Fähre, Bahnhof- und Bahnhaltepunkt.), anerkannter Kur-, Erholungs-, Tourismusort, Krankenhaus, Fachklinik, Kur-/Rehaklinik, Museum, Theater, Besonderheiten (wie zum Beispiel Sehenswürdigkeiten, Einrichtungen, Behörden von regionaler und überregionaler Bedeutung), Bundeswehr

Tabelle 1: Nahbereiche im Planungsraum II (Quelle: Statistikamt Nord 2021, LEP 2021, eigene Recherche)

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Bordesholm	7.814	3.966	3.979	OR Kiel	Unterzentrum	Sitz des Amtes Bordesholm; Grundschule, Weiterführende Schule; Verwaltungsakademie; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Bissee	165	85	85	LR		
Brügge	1.113	497	499	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Bordesholm
Grevenkrug	222	135	135	OR Kiel		
Groß Buchwald	357	172	177	LR		
Hoffeld	163	62	65	LR		
Loop	192	92	92	SUB Neumünster		
Mühbrook	546	256	258	SUB Neumünster		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Negenharrie	369	160	162	LR		
Reesdorf	157	66	68	OR Kiel		
Schmalstede	293	137	137	OR Kiel		
Schönbek	216	101	101	LR		
Sören	194	75	75	LR		
Wattenbek	2.898	1.295	1.300	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Bordesholm; Grundschule
Nahbereich insgesamt	14.699	7.099	7.133			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Eckernförde, Stadt	21.573	12.617	12.696	SUB Eckernförde/ SRTE	Mittelzentrum	Seebad; Sitz des Amtes Schlei-Ostsee; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; inland Klinik Eckernförde; Hafen; Bahnhof; Heimatmuseum, Ostsee Info-Center; Bundeswehrstandort; Wehrtechnische Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen, Maritime Technologie und Forschung
Altenhof	317	154	155	SUB Eckernförde		Herrenhaus
Barkelsby	1.572	710	711	SUB Eckernförde/ SRTE		Grundschule
Damp	1.513	1.686	1.746	LR/SRTE	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion (Orsteil Vogelsang- Grünholz)	anerkannter Erholungsort, Seeheilbad (Ostseeressort Damp); Fachklinik, Rehakliniken

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Fleckeby	2.144	1.020	1.027	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Grundschule; anerkannter Erholungsort
Gammelby	515	234	234	SUB Eckernförde		
Groß Wittensee	1.322	622	639	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Sitz des Amtes Hüttener Berge; Grundschule Außenstelle
Güby	748	288	289	LR		Private Grundschule, Privates Internatsgymnasium
Haby	552	266	266	LR		
Holtsee	1.270	621	621	LR		Grundschule
Holzdorf	858	479	479	LR		
Hummelfeld	283	140	142	LR		
Klein Wittensee	231	141	141	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kosel	1.388	857	860	LR		Schleifähre Missunde
Loose	848	379	379	SUB Eckernförde		
Goosefeld	723	348	354	SUB Eckernförde	Besondere Gewerbefunktion	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Eckernförde
Osterby	1.081	434	439	SUB Eckernförde		
Rieseby	2.822	1.271	1.279	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Grundschule; Bahnhaltepunkt
Thumby	386	283	284	LR		
Waabs	1431	894	901	LR / SRTE		Grundschule; anerkannter Erholungsort; Standortübungsplatz Ludwigsburg
Windeby	1.003	499	500	SUB Eckernförde		Standortübungsplatz Christianshöhe

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich insgesamt	42.580	23.943	24.142			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Felde	2.095	1.019	1.022	OR Kiel	ländlicher Zentralort	Grundschule; Bahnhof
Achterwehr	1.042	445	447	OR Kiel		Ortsteil Schönwohld: Nahbereich Kiel; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Felde; Sitz des Amtes Achterwehr; Bahnhaltepunkt
Bredenbek	1.544	659	659	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Grundschule; Bahnhaltepunkt
Krummwisch	698	304	305	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Westensee	1.545	740	741	LR		
Nahbereich insgesamt	6.924	3.167	3.174			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Gettorf	7.602	3.549	3.632	OR Kiel	Unterzentrum	Sitz des Amtes Dänischer Wohld; Grundschule, Weiterführende Schulen; Bahnhof; Heimatmuseum, Tierpark
Felm	1.169	536	537	OR Kiel		
Lindau	1368	611	613	OR Kiel		
Neudorf-Bornstein	1063	481	484	OR Kiel		Private Grundschule
Neuwittenbek	1.113	504	504	OR Kiel		NOK-Fähre
Noer	878	452	455	OR Kiel		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Osdorf	2.500	1.096	1.108	OR Kiel		Grundschule
Schinkel	1.015	467	467	OR Kiel		Grundschule
Tüttendorf	1.235	540	542	OR Kiel		
Nahbereich insgesamt	17.943	8.236	8.342			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hanerau- Hademarschen	3.034	1.445	1.460	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhaltapunkt; anerkannter Erholungsort; Heimatmuseum
Beldorf	287	138	140	LR		
Bendorf	428	214	215	LR		Bahnhaltapunkt
Bornholt	181	87	87	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Gokels	569	284	284	LR		Bahnhaltepunkt
Haale	505	249	252	LR		
Lütjenwestedt	544	243	244	LR		
Oldenbüttel	262	128	129	LR		NOK-Fähre
Seefeld	344	167	168	LR		
Steenfeld	338	163	163	LR		NOK-Fähre
Tackesdorf	65	42	42	LR		
Thaden	233	118	119	LR		
Nahbereich insgesamt	6.790	3.278	3.303			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hohenwestedt	5.393	2.600	2.663	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Mittelholstein; Grundschule, Weiterführende Schulen; Bahnhof; Heimatmuseum
Beringstedt	732	344	348	LR		Bahnhaltepunkt
Brinjahe	102	61	61	LR		
Embühren	196	100	100	LR		
Grauel	272	124	127	LR		
Heinkenborstel	133	70	71	LR		
Jahrsdorf	226	111	112	LR		
Luhnstedt	385	206	207	LR		
Meezen	358	201	203	LR		
Mörel	238	115	116	LR		
Nienborstel	596	260	265	LR		
Nindorf	638	283	294	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Osterstedt	674	301	303	LR		Bahnhaltepunkt
Rade bei Hohenwestedt	99	38	40	LR		
Remmels	443	204	205	LR		
Stafstedt	364	181	181	LR		
Tappendorf	330	150	150	LR		
Todenbüttel	1027	498	505	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Grundschule
Wapelfeld	305	141	142	LR		
Nahbereich insgesamt	12.511	5.988	6.093			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hohn	2.468	1.157	1.179	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Weiterführende Schule; Militärflugplatz; Bundeswehrstandort
Bargstall	152	69	70	LR		
Breiholz	1.391	659	661	LR		NOK-Fähre
Christiansholm	226	118	118	LR		
Elsdorf- Westermühlen	1.595	744	754	LR		Dänische Schule
Friedrichsgraben	49	22	22	LR		
Friedrichsholm	413	183	183	LR		
Hamdorf	1.370	613	636	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion	Grundschule
Königshügel	177	84	84	LR		
Lohe-Förden	442	218	222	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Prinzenmoor	157	77	77	LR		
Sophienhamm	300	160	161	LR		
Nahbereich insgesamt	8.740	4.104	4.167			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kiel, Landeshaupt- stadt	246.243	135.985	136.597	VR Kiel/SRTE	Oberzentrum	kreisfreie Stadt; alle allgemeinbildenden Schulformen, berufsbildende Schulen, Regionale Berufsbildungs- zentren; Universität, Fachhochschulen, Muthesius Kunsthoch- schule, Duale Hochschule; GEOMAR Helmholtz- Zentrum für Ozean- forschung Kiel, Institut für

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						<p>Weltwirtschaft, ZBW/Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft, Leibniz-Institut für die Pädagogik der Naturwissenschaften und Mathematik, Max Rubner-Institute für Mikrobiologie und Biotechnologie und für Sicherheit und Qualität bei Milch und Fisch; Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, weitere Krankenhäuser und Fachkliniken; Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau, Hafen, Fährbetrieb, NOK-Fähre; Hauptbahnhof, Bahnhaltepunkte; verschiedene Museen, Ausstellungen und Sammlungen (unter anderem Kunsthalle, Stadt- und Schifffahrts-</p>

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						museum);Theater; Bundeswehrstandort
Boksee	467	223	223	OR Kiel		
Brodersdorf	394	178	178	OR Kiel		
Heikendorf	8.498	4.345	4.405	OR Kiel / SRTE	Stadtrandkern I. Ordnung	Seebad; Sitz des Amtes Schrevenborn; Grundschule, Weiterführende Schulen; Künstlermuseum Heikendorf; Bundeswehrstandort Laboe/Heikendorf
Laboe	5.344	3.061	3.123	OR Kiel / SRTE		Seebad; Grundschule; Bundeswehrstandort Laboe /Heikendorf
Lutterbek	338	167	167	OR Kiel		
Mönkeberg	4.143	1.966	1.967	VR Kiel / SRTE		Grundschule
Schönkirchen	6.811	3.268	3.287	OR Kiel		Grundschule, Weiterführende Schule

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Stein	764	471	477	OR Kiel / SRTE		anerkannter Erholungsort
Wendtorf	967	621	624	OR Kiel / SRTE		anerkannter Erholungsort
Altenholz	10.024	4.869	4.919	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Grundschulen, Weiterführende Schulen; Fachhochschule
Blumenthal	671	314	314	OR Kiel		
Bönnhusen	298	155	156	OR Kiel		
Dänischenhagen	3.810	1.708	1.726	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Altenholz; Sitz des Amtes Dänischenhagen; Grundschule, Dänische Schule
Flintbek	7.334	3.479	3.583	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Sitz des Amt Eidertal (ab Juni 2023); Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhaltepunkt

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kronshagen	11.921	6.561	6.584	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammen- hängendes Siedlungs- gebiet mit Kiel; Grundschule, Weiterführende Schulen; Praxisklinik; Zentrales Institut des Sanitätsdienstes der Bundeswehr; Bahnhaltepunkt
Melsdorf	1.963	826	827	OR Kiel		Bahnhaltepunkt
Mielkendorf	1.390	591	591	OR Kiel		Grundschule Außenstelle
Molfsee	5.094	2.453	2.457	VR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Kiel; Grundschule; Freilichtmuseum, Landesmuseum für Volkskunde
Ottendorf	979	391	391	OR Kiel		
Quarnbek	1.770	769	771	OR Kiel		Grundschule; NOK-Fähre

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rodenbek	475	213	213	LR		
Rumohr	866	381	382	OR Kiel		
Schierensee	354	184	185	LR		
Schönhorst	315	139	139	LR		
Schwedeneck	2.868	1.421	1.430	OR Kiel		Grundschule; anerkannter Erholungsort; Eltern-Kind- Kurklinik; Bundeswehrstandort
Strande	1.511	766	766	OR Kiel / SRTE		Seebad; Grundschule
Techelsdorf	146	75	75	OR Kiel		
Nahbereich insgesamt	325.758	175.580	176.557			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Lütjenburg, Stadt	5.265	2.816	2.822	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Lütjenburg; Grundschule, Weiterführende Schulen; anerkannter Luftkurort; Eiszeitmuseum, Turmhügelburg
Behrendorf (Ostsee)	627	455	456	LR / SRTE		anerkannter Erholungsort
Blekendorf	1.666	916	920	LR / SRTE		Grundschule; anerkannter Erholungsort
Dannau	597	277	278	LR		
Giekau	1.010	510	515	LR		
Helmstorf	302	160	160	LR		
Högsdorf	409	195	198	LR		
Hohwacht (Ostsee)	854	866	876	LR / SRTE		Seebad; Private Grund- und Gemeinschaftsschule
Klamp	636	347	349	LR		
Kletkamp	92	82	82	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Panker	1.379	725	726	LR		Truppenübungsplatz Todendorf/Putlos
Tröndel	366	178	180	LR		
Nahbereich insgesamt	13.203	7.527	7.562			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Neumünster, Stadt	79.496	42.194	42.398	SUB Neumünster	Oberzentrum	kreisfreie Stadt; alle allgemeinbildenden Schulformen, Weiterführende Schulen, Regionale Berufsbildungszentren; Fachbereich Pflege der Fachhochschule Kiel (ab Sommersemester 2023); Friedrich-Ebert-Krankenhaus; Verkehrslandeplatz; Bahnhof, Bahnhaltepunkte; Museum Tuch

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						und Technik; Spielstätte Landestheater
Bönebüttel	2.037	908	915	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Neumünster; Grundschule
Großharrie	476	240	240	SUB Neumünster		
Tasdorf	342	164	164	SUB Neumünster		
Arpsdorf	291	119	130	LR		
Aukrug	3.911	1.712	1.737	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs- funktion (Ortsteil Innien)	Grundschule; anerkannter Erholungsort; Rehaklinik; Segelfluggelände; Bahnhaltelpunkt
Ehndorf	608	263	264	SUB Neumünster		
Padenstedt	1.806	654	699	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Neumünster
Wasbek	2.395	999	1.023	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Neumünster; Grundschule; Bahnhaltelpunkt
Nahbereich insgesamt	91.362	47.253	47.570			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nortorf, Stadt	6.913	3.566	3.646	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Nortorfer Land; Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhof
Bargstedt	732	343	345	LR		
Bokel	600	281	283	LR		
Borgdorf- Seedorf	471	179	179	LR		
Brammer	345	182	182	LR		
Dätgen	573	269	269	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Eisendorf	282	161	162	LR		
Ellerdorf	464	239	239	LR		
Emkendorf	1.356	679	680	LR		Grundschule Außenstelle
Gnutz	1.196	573	576	LR		Private Grundschule
Groß Vollstedt	965	498	501	LR		Grundschule
Krogaspe	434	194	195	SUB Neumünster		
Langwedel	1.569	836	840	LR		Grundschule; Standortübungsplatz Langwedel
Oldenhütten	160	66	66	LR		
Schülp bei Nortorf	772	364	364	LR		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Nortorf
Timmaspe	1.058	464	466	LR		Grundschule
Warder	698	406	409	LR		Tierpark Arche Warder
Nahbereich insgesamt	18.588	9.300	9.402			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Owschlag	3.724	1.867	1.881	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule; Bahnhof
Ascheffel	1.026	444	445	LR		Grundschule, Dänische Schule
Brekendorf	984	551	554	LR		Bundeswehrstandort
Damendorf	435	210	214	LR		
Hütten	221	99	104	LR		
Ahlefeld- Bistensee	510	220	221	LR		anerkannter Erholungsort (Ortsteil Bistensee)
Nahbereich insgesamt	6.900	3 391	3.419			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Plön, Stadt	8.943	4.962	4.971	SUB Plön / SRTE	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Kreisstadt; Sitz des Amtes Großer Plöner See; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Regionales Berufsbildungszentrum; anerkannter Luftkurort; Eltern- Kind-Kurklinik; Bahnhof; Max- Planck-Institut für Evolutionbiologie; Museum des Kreises Plön; Bundeswehrstandort
Ascheberg (Holstein)	2.929	1.322	1.362	SUB Plön	Besondere Wohn- und Gewerbefunktion	Grundschule; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Bösdorf	1.342	623	629	SUB Plön / SRTE		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Plön; Fachklinik
Dersau	917	420	446	LR		anerkannter Erholungsort
Dörnack	255	131	133	SUB Plön		
Grebin	1.001	457	462	SUB Plön		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kalübbe	586	259	261	LR		
Lebrade	605	270	275	SUB Plön		
Nehnten	305	201	203	LR		
Rantzau	342	177	178	LR		Standortübungsplatz Hohensasel
Rathjensdorf	469	230	230	SUB Plön		
Wittmoldt	166	97	97	SUB Plön		
Nahbereich insgesamt	17.860	9.149	9.247			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Preetz, Stadt	16.005	8.254	8.287	OR Kiel	Unterzentrum	Grundschulen, Weiterführende Schulen; Klinik Preetz, Fachklinik; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Barmissen	159	76	76	LR		
Bothkamp	270	130	130	LR		
Dobersdorf	1.077	501	501	LR		
Großbarkau	252	108	108	OR Kiel		
Honigsee	458	216	216	OR Kiel		
Kirchbarkau	793	353	353	OR Kiel		Grundschule
Klein Barkau	271	136	137	OR Kiel		
Kühren	610	296	296	LR		
Lehmkuhlen	1.278	626	626	LR		
Löptin	275	142	142	LR		
Nettelsee	428	193	193	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Pohnsdorf	399	194	196	OR Kiel		
Postfeld	430	201	201	LR		
Schellhorn	1.513	719	719	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Preetz; Sitz des Amtes Preetz-Land; Grundschule
Schlesen	562	242	244	LR		
Wahlstorf	447	243	244	LR		
Warnau	371	160	170	LR		
Nahbereich insgesamt	25.598	12.790	12.839			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rendsburg, Stadt	28.977	16.048	16.129	SUB Rendsburg	Mittelzentrum	Kreisstadt; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule, Regionale Berufsbildungszentren; inland Klinik Rendsburg, Fachklinik;Hafen, NOK-Fähren; Bahnhof; Jüdisches Museum, Museen im Kulturzentrum, Spielstätte Landestheater
Alt Duvenstedt	1.870	877	885	SUB Rendsburg		Grundschule; Bundeswehrstandort Übungsgelände Alt Duvenstedt
Borgstedt	1.753	765	785	SUB Rendsburg		Grundschule
Bovenau	1.104	475	483	LR		
Büdelsdorf, Stadt	10.456	5.558	5.606	SUB Rendsburg	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Grundschule, Weiterführende Schule; Kunstwerk Carlshütte/NordArt
Bünsdorf	610	379	378	LR		Bundeswehrstandort

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Fockbek	6.573	3.210	3.264	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Sitz des Amtes Hohner Harde; Grundschule, Weiterführende Schule
Hamweddel	459	207	208	LR		NOK-Fähre
Haßmoor	264	130	130	LR		
Hörsten	55	34	34	LR		Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm
Holzbunge	351	193	193	LR		
Jevenstedt	3.392	1.513	1.534	SUB Rendsburg		Sitz des Amtes Jevenstedt; Grundschule, Weiterführende Schule
Neu Duvenstedt	127	51	51	LR		
Nübbel	1.587	714	721	SUB Rendsburg		Grundschule Außenstelle
Ostenfeld (Rendsburg)	609	258	262	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Osterrönfeld	5.104	2.399	2.400	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Sitz des Amtes Eiderkanal; Grundschule; Fachbereich Agrarwirtschaft der Fachhochschule Kiel; Hafen
Rade bei Rendsburg	212	99	99	LR		
Rickert	1.042	452	455	SUB Rendsburg		
Schacht- Audorf	4.872	2.281	2.298	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Grundschule, Weiterführende Schule
Schülldorf	746	292	292	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Bahnhofhaltepunkt
Schülp b. Rendsburg	1.088	522	525	SUB Rendsburg		
Sehestedt	831	425	426	LR		NOK-Fähre

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Westerrönfeld	4.973	2.417	2.418	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg
Nahbereich insgesamt	77.055	39.299	39.576			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schönberg (Holstein)	6.347	3.787	3.811	OR Kiel	Unterzentrum	Sitz des Amtes Probstei; Grundschule, Weiterführende Schule; anerkannter Erholungsort, Seebad (Ortsteile Holm, Kalifornien, Schönberger Strand); Kur- und Rehaklinik Holm; Probstei Museum
Barsbek	552	272	276	OR Kie I/ SRTE		
Bendfeld	199	113	114	LR		
Fahren	131	86	86	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Fiefbergen	534	267	268	OR Kiel		
Höhndorf	453	204	204	OR Kiel		
Hohenfelde	1.019	739	752	LR		anerkannter Erholungsort
Köhn	755	385	386	LR		
Krokau	404	201	204	OR Kiel		
Krummbek	396	192	193	LR		
Passade	346	158	162	OR Kiel		
Prasdorf	424	182	182	OR Kiel		
Probsteierhagen	2.230	1.033	1.089	OR Kiel		Grundschule
Schwartbuck	778	366	378	LR		Grundschule
Stakendorf	470	241	242	LR / SRTE		
Stoltenberg	320	147	147	LR		
Wisch	701	467	473	OR Kiel / SRTE		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich insgesamt	16.059	8.840	8.967			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Wankendorf	2.916	1.390	1.390	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Bokhorst- Wankendorf; Grundschule
Belau	390	188	188	LR		
Rendswühren	765	332	334	LR		
Ruhwinkel	964	415	418	LR		
Schillsdorf	850	386	387	LR		
Stolpe	1.333	582	582	LR		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Wankendorf
Nahbereich insgesamt	7.218	3.293	3.299			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Selent	1.687	692	700	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Selent/Schlesen; Eltern-Kind-Kurklinik
Lammers- hagen	245	147	147	LR		
Martensrade	958	411	413	LR		
Mucheln	582	287	289	LR		
Rastorf	800	396	396	LR		Ortsteile Hanskamp, Hohenberg, Rastorfer Passau, Redderkrug, Sackwisch, Wildenhorst: Nahbereich Selent; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Preetz
Fargau-Pratjau	837	332	332	LR		
Nahbereich insgesamt	5.109	2.265	2.277			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schwentinental, Stadt	13.873	6.657	6.674	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Kiel; Grundschulen, Weiterführende Schule; Fachklinik; Bahnhof; Heimatmuseum
Nahbereich insgesamt	13.873	6.657	6.674			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich Schönwalde am Bungsberg						
Kirchnüchel	186	89	89	LR		zählt zum Nahbereich des Ländlichen Zentralorts Schönwalde am Bungsberg (Planungsraum III)

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich Kappeln						
Brodersby	672	549	550	LR / SRTE		anerkannter Erholungsort, Seebad (Ortsteil Schönhagen); Rehaklinik; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Dörphof	744	405	408	LR / SRTE		zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Karby	573	304	305	LR		Grundschule; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Winnemark	534	284	287	LR		Schleifähre Sundsacker; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2021	Wohnungs- bestand 31.12.2020	Wohnungs- bestand 31.12.2021	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)

Anlage 2 Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1

Tabelle 2: Natura 2000-Gebiete über 20 Hektar im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2019, eigene Bearbeitung)

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreis Plön				
Küstenlandschaft Bottsand- Marzkamp und vorlagerte Flachgründe	1528-391	Laboe, Schwartbuck, Stakendorf, Stein, Wendtorf	5.479	VBG
Hagener Au und Passader See	1627-321	Brodersdorf, Dobersdorf, Fahren, Laboe, Lutterbek, Passade, Prasdorf, Probsteierhagen, Schlesen, Stein, Stoltenberg	525	VRG und VBG-Anteile
Kalkreiche Niedermoorwiese am Ostufer des Dobersdorfer Sees	1627-391	Dobersdorf, Schlesen	26	VBG und VRG-Anteile
Selenter See	1628-302	Fargau-Pratjau, Giekau, Köhn, Lammershagen, Martensrade, Selent	2.388	VRG
Selenter See-Gebiet	1628-491	Grebin, Köhn, Lammershagen, Martensrade, Rantzau, Selent	3.058	VRG und VBG-Anteile
Hohenfelder Mühlenau	1629-320	Giekau, Hohenfelde, Köhn, Schwartbruck	155	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Wald nordwestlich Boksee	1726-301	Boksee	25	VBG
Klosterforst Preetz	1727-305	Pohnsdorf	40	VBG
Moorweiher bei Rastorf	1727-354	Rastorf	55	VBG und VRG-Anteile
Lanker See und Kührener Teich	1727-392	Kühren, Preetz, Schellhorn, Wahlstorf	679	VRG
Lanker See	1727-401	Kühren, Preetz, Schellhorn, Wahlstorf	637	VRG
Lehmkuhlener Stauung	1728-303	Lehmkuhlen, Schellhorn, Wahlstorf	29	VBG und VRG-Anteile
NSG Rixdorfer Teiche und Umgebung	1728-304	Lebrade, Lehmkuhlen, Rathjensdorf	115	VRG
NSG Vogelfreistätte Lebrader Teich	1728-305	Lebrade, Mucheln	144	VRG
Gottesgabe	1728-307	Giekau, Grebin, Lammershagen, Rantzau	685	VBG
Teiche zwischen Selent und Plön	1728-401	Lammershagen, Lebrade, Lehmkuhlen, Martensrade, Mucheln, Rathjensdorf	443	VRG und VBG-Anteile
Kossautal und angrenzende Flächen	1729-392	Behrendorf (Ostsee), Giekau, Helmstorf, Hohwacht, Klamp, Lütjenburg, Rantzau	212	VRG und VBG-Anteile
NSG Kossautal	1729-401	Giekau, Helmstorf, Hohwacht (Ostsee), Klamp, Lütjenburg, Rantzau	106	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Bönebütteler Gehege	1926-301	Bönebüttel, Rendswühren, Schillsdorf	59	VBG
Kreis Rendsburg-Eckernförde				
NSG Schwansener See	1326-301	Brodersby, Dörphof	202	VRG
Karlsruher Holz	1425-301	Dörphof, Güby, Thumbby, Winnemark	186	VBG
Aassee und Umgebung	1425-330	Waabs	110	VRG und VBG-Anteile
Karlshofer Moor	1523-353	Güby	52	VBG und VRG-Anteile
Großer Schnaaper See, Bültsee und anschließende Flächen	1524-391	Eckernförde, Gammelby, Kosel, Windeby	253	VRG und VBG-Anteile
Hemmelmarker See	1525-331	Barkelsby	159	VRG
Eckernförder Bucht mit Flachgründen	1525-491	Eckernförde, Schwedeneck, Strande	12.054	VBG und VRG
Stohl	1526-352	Schwedeneck, Strande	204	VBG
Naturwald Stodthagen und angrenzende Hochmoore	1526-353	Altenholz, Dänischenhagen, Felm, Osdorf	321	VRG
Südküste der Eckernförder Bucht und vorgelagerte Flachgründe	1526-391	Altenhof, Eckernförde, Neudorf-Bornstein, Noer, Schwedeneck, Strande	8.232	VBG
Fockbeker Moor	1623-303	Fockbeck, Hohn	375	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Owslager See	1623-306	Owslag	44	VRG und VBG-Anteile
Wälder der Hüttener Berge	1624-391	Ahlefeld-Bistensee, Ascheffel, Brekendorf, Damendorf, Holzbunge, Hummelfeld, Hütten, Klein Wittensee	416	VBG
Wittensee und Flächen angrenzender Niederungen	1624-392	Borgstedt, Bünsdorf, Groß Wittensee, Haby, Holzbunge, Klein Wittensee, Sehestedt	1.219	VRG
Klvensieker Holz	1625-301	Holtsee, Lindau, Sehestedt	261	VBG und VRG-Anteile
Gehege Osterhamm-Elsdorf	1723-301	Elsdorf-Westermühlen, Fockbek, Nübbel	646	VBG und VRG-Anteile
Dachsberg bei Wittenmoor	1723-302	Elsdorf-Westermühlen, Fockbek	48	VBG
Wehrau und Mühlenau	1724-302	Emkendorf, Groß Vollstedt, Österrönfeld, Rade bei Rendsburg, Schacht-Audorf, Schülldorf, Warder	246	VBG
Dünen bei Kattbek	1724-334	Bokel, Brammer, Jevenstedt	152	VRG und VBG-Anteile
Vollstedter See	1725-304	Emkendorf, Groß Vollstedt	160	VRG und VBG
Staatsforst Langwedel-Sören	1725-306	Blumenthal, Dätgen, Hoffeld, Langwedel, Sören	278	VBG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Quellen am Großen Schierensee	1725-352	Schierensee, Westensee	24	VBG und VRG-Anteile
Niedermoor bei Manhagen	1725-353	Langwedel	25	VBG und VRG-Anteile
NSG Ahrensee und nordöstlicher Westensee	1725-401	Achterwehr, Felde, Mielkendorf, Rodenbek, Schierensee, Westensee	628	VRG
Wälder der nördlichen Itzehoer Geest	1823-301	Bargstedt, Embühren, Haale, Heinkenborstel, Luhnstedt, Mörel, Nienborstel, Nindorf, Oldenhütten, Stafstedt	710	VBG und VRG-Anteile
Haaler Au	1823-304	Beringstedt, Breiholz, Haale, Hohenweststedt, Lütjenweststedt, Nindorf, Osterstedt, Rimmels, Tackesdorf, Tappendorf, Todenbüttel	432	VBG und VRG-Anteile
Staatsforsten Barlohe	1823-401	Bargstedt, Brammer, Brinjahe, Embühren, Haale, Hamweddel, Heinkenborstel, Luhnstedt, Mörel, Nienborstel, Nindorf, Oldenhütten, Rade bei Hohenweststedt, Stafstedt, Todenbüttel	2.364	VBG und VRG-Anteile
Haaler Au-Niederung	1823-402	Beringstedt, Breiholz, Haale, Lütjenweststedt, Tackesdorf, Todenbüttel	963	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Wennebeker Moor und Langwedel	1825-302	Borgdorf-Seedorf, Dätgen, Eisendorf, Langwedel	229	VRG und VBG-Anteile
Wald am Bordesholmer See	1826-302	Bordesholm, Hoffeld, Mühbrook	35	VBG
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-401	Alt Duvenstedt, Fockbek, Lohe-Föhrden, Owschlag, Rickert, Neu Duvenstedt	886	VRG und VBG-Anteile
Kreis Plön/Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreisfreie Stadt Kiel				
Gebiet der Oberen Eider inklusive Seen	1725-392	<u>Kreis Plön (336 Hektar):</u> Bothkamp, Kirchbarkau, Klein Barkau, Warnau <u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.063 Hektar):</u> Achterwehr, Bissee, Blumenthal, Böhnhusen, Brügge, Felde, Flintbek, Grevenkrug, Groß Buchwald, Krummwisch, Mielkendorf, Molfsee, Reesdorf, Rodenbek, Rumohr, Schierensee, Schmalstede, Techelsdorf, Wattenbek, Westensee <u>Stadt Kiel: 100 Hektar</u>	2.499	VRG und VBG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreisfreie Stadt Kiel/Kreis Plön				
Untere Schwentine	1727-322	<u>Stadt Kiel</u> : 26 Hektar <u>Kreis Plön (425 Hektar)</u> : Lehmkuhlen, Preetz, Rastorf, Schönkirchen, Schwentimental	451	VRG und VBG
Kreisfreie Stadt Neumünster/Kreis Plön/Kreis Rendsburg-Eckernförde				
NSG Dosenmoor	1826-301	<u>Kreis Plön (74 Hektar)</u> : Großharrie <u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (214 Hektar)</u> : Bordesholm, Mühbrook, Negenharrie, Wattenbek <u>Stadt Neumünster</u> : 258 Hektar	546	VRG
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Schleswig-Flensburg (Planungsraum I)				
Schlei inklusive Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe	1423-394	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.078 Hektar)</u> : Fleckeby, Güby, Kosel, Rieseby, Thumbby, Winnemark <u>Kreis Schleswig-Flensburg</u> : 6.601 Hektar	8.679	

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Schlei	1423-491	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (4.546 Hektar):</u> Fleckeby, Güby, Kosel, Rieseby, Thumby, Winnemark, Ulsnis <u>Kreis Schleswig-Flensburg: 4.133 Hektar</u>	8.679	VBG und VRG-Anteile
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-392	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (826 Hektar):</u> Alt Duvenstedt, Fockbek, Lohe-Föhrden, Neu Duvenstedt, Owschlag, Rickert <u>Kreis Schleswig-Flensburg: 131 Hektar</u>	957	VRG und VBG-Anteile
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-401	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (786 Hektar):</u> Alt Duvenstedt, Fockbek, Lohe-Föhrden, Neu Duvenstedt, Owschlag, Rickert <u>Kreis Schleswig-Flensburg: 100 Hektar</u>	886	VRG und VBG-Anteile
Kreis Plön/Kreis Ostholstein (Planungsraum III)				
Östliche Kieler Bucht	1530-491	<u>Kreis Plön (1.431 Hektar):</u> Behrendsdorf (Ostsee), Blekendorf,	74.627	VBG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Hohwacht (Ostsee), Laboe, Lütjenburg, Schwartbuck, Stakendorf, Stein, Wendtorf, Wisch <u>Kreis Ostholstein</u> : 2.088 Hektar Keine Zuordnung: 71.108 Hektar		
Strandseen der Hohwachter Bucht	1629-391	<u>Kreis Plön (990 Hektar)</u> : Behrendorf (Ostsee), Blekendorf, Hohwacht (Ostsee) <u>Kreis Ostholstein</u> : 328 Hektar	1.318	VRG
Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht	1631-392	<u>Kreis Plön</u> : 40 Hektar <u>Kreis Ostholstein</u> : 137 Hektar Keine Zuordnung: 61.603 Hektar	61.780	VBG
Dannauer See und Hohensasel und Umgebung	1729-391	<u>Kreis Plön (337 Hektar)</u> : Dannau, Rantzau <u>Kreis Ostholstein</u> : 3 Hektar	340	VBG und VRG-Anteile
Grebiner See, Schluensee und Schmarkau	1828-302	<u>Kreis Plön (227 Hektar)</u> : Grebín, Lebrade, Plön, Rathjensdorf <u>Kreis Ostholstein</u> : 14 Hektar	241	VRG
Seen des mittleren Schwentinesystems und Umgebung	1828-392	<u>Kreis Plön (5.080 Hektar)</u> : Ascheberg (Holstein), Bösdorf, Dersau, Dörníc, Grebin, Kirchnüchel,	6.646	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Nehnten, Plön, Rathjensdorf, Wahlstorf, Wittmoldt <u>Kreis Ostholstein</u> : 1.566 Hektar		
Großer Plöner See-Gebiet	1828-491	<u>Kreis Plön (4.368 Hektar)</u> : Ascheberg (Holstein), Bösdorf, Dersau, Dörnack, Nehnten, Plön, Rathjensdorf, Wahlstorf, Wittmoldt <u>Kreis Ostholstein</u> : 167 Hektar	4.535	VBG
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Steinburg (Planungsraum III)				
Iselbek mit Lindhorster Teich	1922-391	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (76 Hektar)</u> : Bendorf, Bornholt <u>Kreis Steinburg</u> : 41 Hektar	117	VBG
Wälder im Aukrug	1924-391	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (427 Hektar)</u> : Aukrug, Meezen <u>Kreis Steinburg</u> : 451 Hektar	878	VBG
Wälder im Aukrug	1924-401	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (279 Hektar)</u> : Aukrug, Meezen <u>Kreis Steinburg</u> : 318 Hektar	597	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Steinburg (Planungsraum III)/Kreis Segeberg (Planungsraum III)				
Mittlere Stör, Bramau und Bünzau	2024-391	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (34 Hektar):</u> Aukrug, Ehndorf, Grauel, Hohenweststedt, Meezen, Mörel, Rade bei Hohenwestedt, Tappendorf <u>Kreis Steinburg:</u> 137 Hektar <u>Kreis Segeberg:</u> 40 Hektar	211	VBG und VRG-Anteile
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)				
Gieselautal	1821-304	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (19 Hektar):</u> Beldorf <u>Kreis Dithmarschen:</u> 75 Hektar	94	VBG und VRG
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)/Kreis Schleswig-Flensburg (Planungsraum I)/Kreis Nordfriesland (Planungsraum I)				
Eider-Treene-Sorge-Niederung	1622-493	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.794 Hektar):</u> Bargstall, Christiansholm, Elsdorf-Westermühlen, Friedrichsgraben, Friedrichsholm, Hamdorf, Hohn, Königshügel, Lohe-Föhrden, Sophienhamm	15.002	VRG und VBG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		<u>Kreis Dithmarschen</u> : 2.525 Hektar <u>Kreis Schleswig-Flensburg</u> : 7.322 Hektar <u>Kreis Nordfriesland</u> : 2.361 Hektar		

Tabelle 3: Geplante Naturschutzgebiete über 20 Hektar im Planungsraum II (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, 2022, eigene Bearbeitung)

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreisfreie Stadt Kiel			
Drachensee	Kiel	34	VRG mit VBG-Anteilen
Langsee	Kiel	24	VBG
Wellsee	Kiel	140	VRG mit VBG-Anteilen
Kreis Plön			
Bornbrook bei Schrewendorf	Probsteierhagen	31	VRG
Dobersdorfer See	Dobersdorf, Schlesen	122	VRG
Drömlingsee mit Bachzufluß	Kalübbe, Stolpe	24	VBG

Erweiterung NSG Ascheberger Warder im Großen Plöner See	Ascheberg (Holstein)	40	VRG
Gödfeldteich westlich Mucheln	Lehmkuhlen, Martensrade, Mucheln	61	VRG
Hohenfelder Mühlenau	Hohenfelde, Schwartbuck	30	VRG mit VBG-Anteilen
Kasseeteiche	Dobersdorf, Probsteierhagen, Schönkirchen	118	VRG
Lammershagener Teiche	Lammershagen, Martensrade, Mucheln	76	VRG
Nördlicher Ausläufer des Wielener Sees	Wahlstorf	20	VRG mit VBG-Anteilen
Kreis Rendsburg-Eckernförde			
Altmühlendorfer Mühlenau	Emkendorf, Groß Vollstedt, Warder	47	VRG mit VBG-Anteilen
Aschauer Küste	Altenhof	36	VRG mit VBG-Anteilen
Bokeler Moor	Bokel, Eisendorf, Ellerdorf, Groß Vollstedt	73	VRG
Büstorfer Noor	Kosel, Rieseby	46	VRG mit VBG-Anteilen
Dünen bei Altenkattbek	Jevenstedt	27	VRG
Duvenstedter Moor	Alt Duvenstedt, Fockbek, Neu Duvenstedt, Rickert	166	VRG mit VBG-Anteilen
Felmer Moor	Altenholz, Felm	36	VRG
Goossee	Altenhof, Eckernförde, Goosefeld	79	VRG

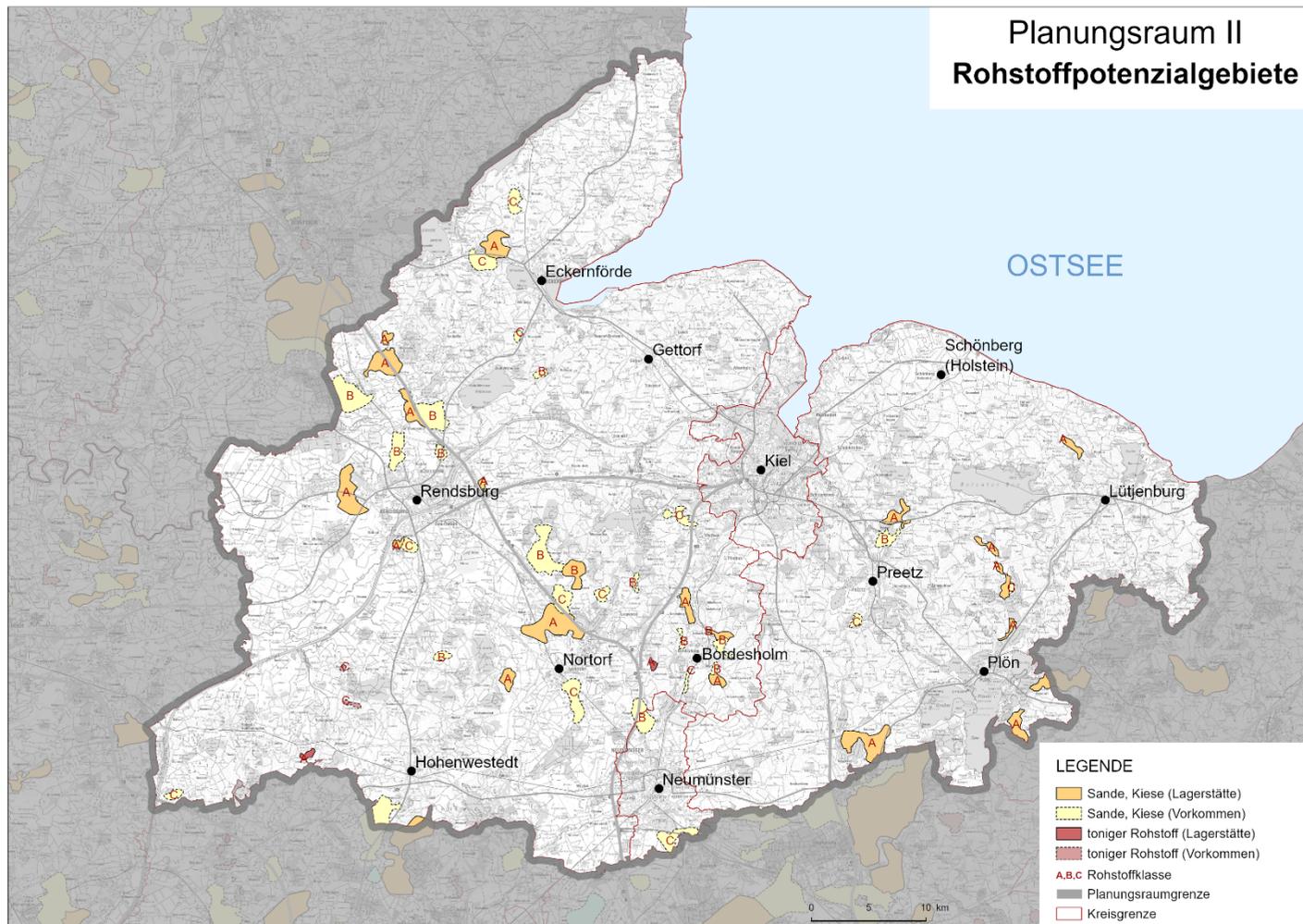
Großes Moor bei Rußland	Holzdorf, Loose, Waabs	168	VRG mit VBG-Anteilen
Hansdorfer See	Achterwehr, Mielkendorf	34	VRG
Hartshoper Moor	Bargstall, Hohn, Sophienhamm	452	VRG
Hemmelmarker See	Barkelsby	115	VRG
Holmer See und Randbereiche	Fleckeby, Kosel	49	VRG
Königsmoor	Christiansholm Friedrichsholm, Hohn, Königshügel, Lohe-Föhrden	426	VRG
Ornumer Noor	Kosel	86	VRG
Schirnautal	Borgstedt, Bünsdorf	24	VRG mit VBG-Anteilen
Stadtmoor bei Rendsburg	Jevenstedt, Osterrönfeld, Rendsburg, Westerrönfeld	302	VRG mit VBG-Anteilen
Südostufer des Wittensees	Bünsdorf, Groß Wittensee, Haby, Sehestedt	93	VRG
Vollstedter See	Emkendorf, Groß Vollstedt	114	VRG
Wildes Moor bei Rendsburg	Emkendorf, Jevenstedt, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Schülpe bei Rendsburg	592	VRG mit VBG-Anteilen
Wolfskruger Moor	Güby, Hummelfeld	27	VRG

Kreis Plön/Kreis Rendsburg-Eckernförde			
Tal der Drögen Eider	<u>Kreis Plön (27 Hektar):</u> Bothkamp <u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (24 Hektar):</u> Bissee, Groß Buchwald	51	VRG
Kreisfreie Stadt Kiel/Kreis Rendsburg-Eckernförde			
Eidertal südlich Kiel	<u>Stadt Kiel (52 Hektar):</u> Kiel <u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (317 Hektar):</u> Blumenthal, Böhnhusen, Flintbek, Grevenkrug, Molfsee, Rumohr, Schmalstede, Techelsdorf	369	VRG mit VBG-Anteilen
Kreisfreie Stadt Kiel/Kreis Plön			
Schwentinetal	<u>Stadt Kiel (3 Hektar):</u> Kiel <u>Kreis Plön (51 Hektar):</u> Schönkirchen, Schwentinetal	54	VRG mit VBG-Anteilen
Kreis Plön/Kreis Ostholstein (Planungsraum III)			
Schmarkau-Niederung	Grebin, Stadt Plön, Malente	33	VRG
Vierer See und Umgebung	<u>Kreis Plön:</u> Bösdorf, Plön	690	VRG mit VBG-Anteilen

Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Steinburg (Planungsraum III)			
Erweiterung NSG Reher Kratt	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde (140 Hektar):</u> Jahrsdorf, Wapelfeld <u>Kreis Steinburg:</u> 213 Hektar	353	VRG mit VBG-Anteilen

Anlage 3: Themenkarten

3.1 Themenkarte Rohstoffpotenzialgebiete



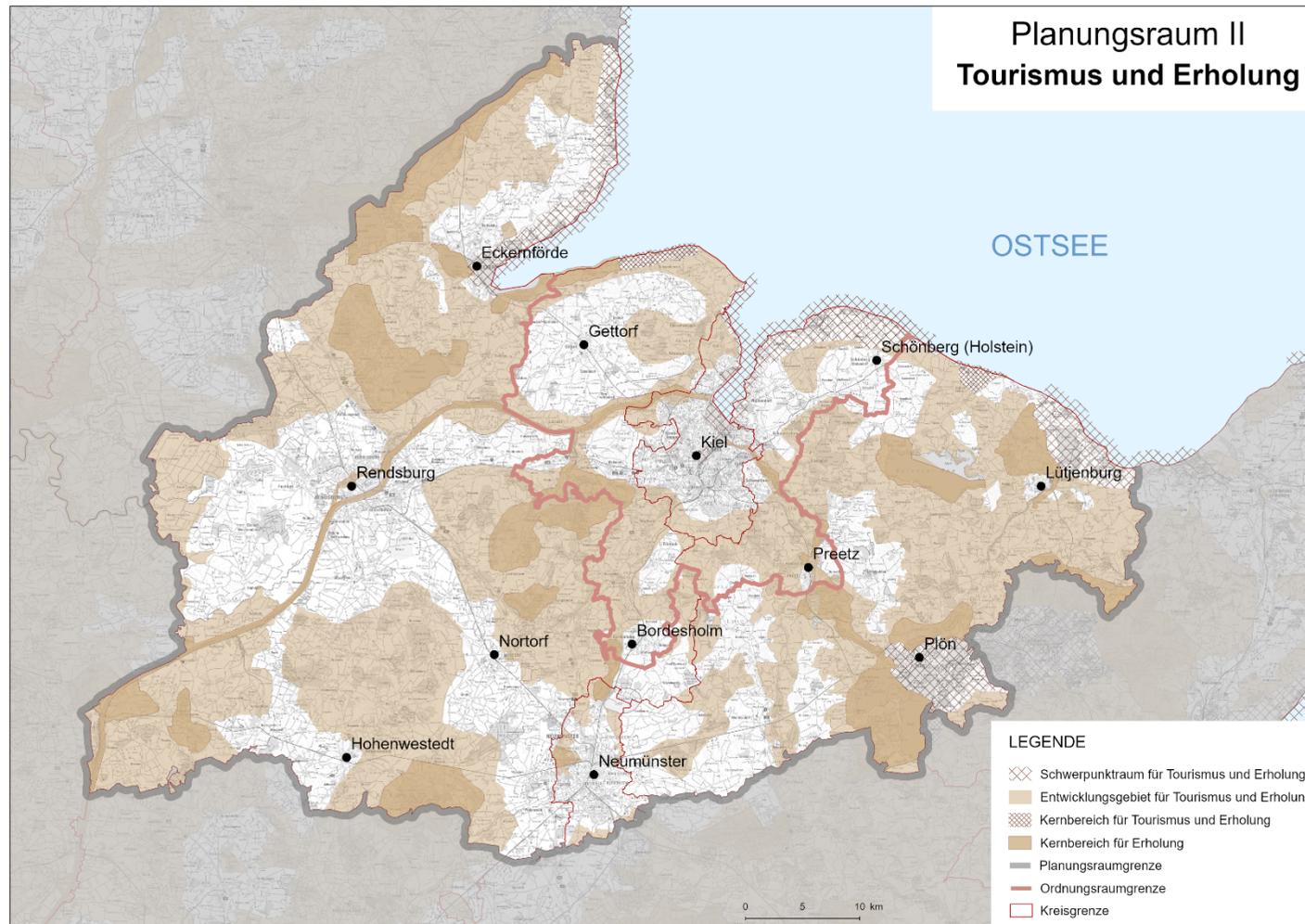
Themenkarte 1: Rohstoffpotenzialgebiete. [Zurück zum Text](#).

Stand: 2022, Quelle: Geologischer Dienst im Landesamt für Umwelt (LfU)

Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVerGeo SH/CC BY 4.0

Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein
Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, Entwurf 2023

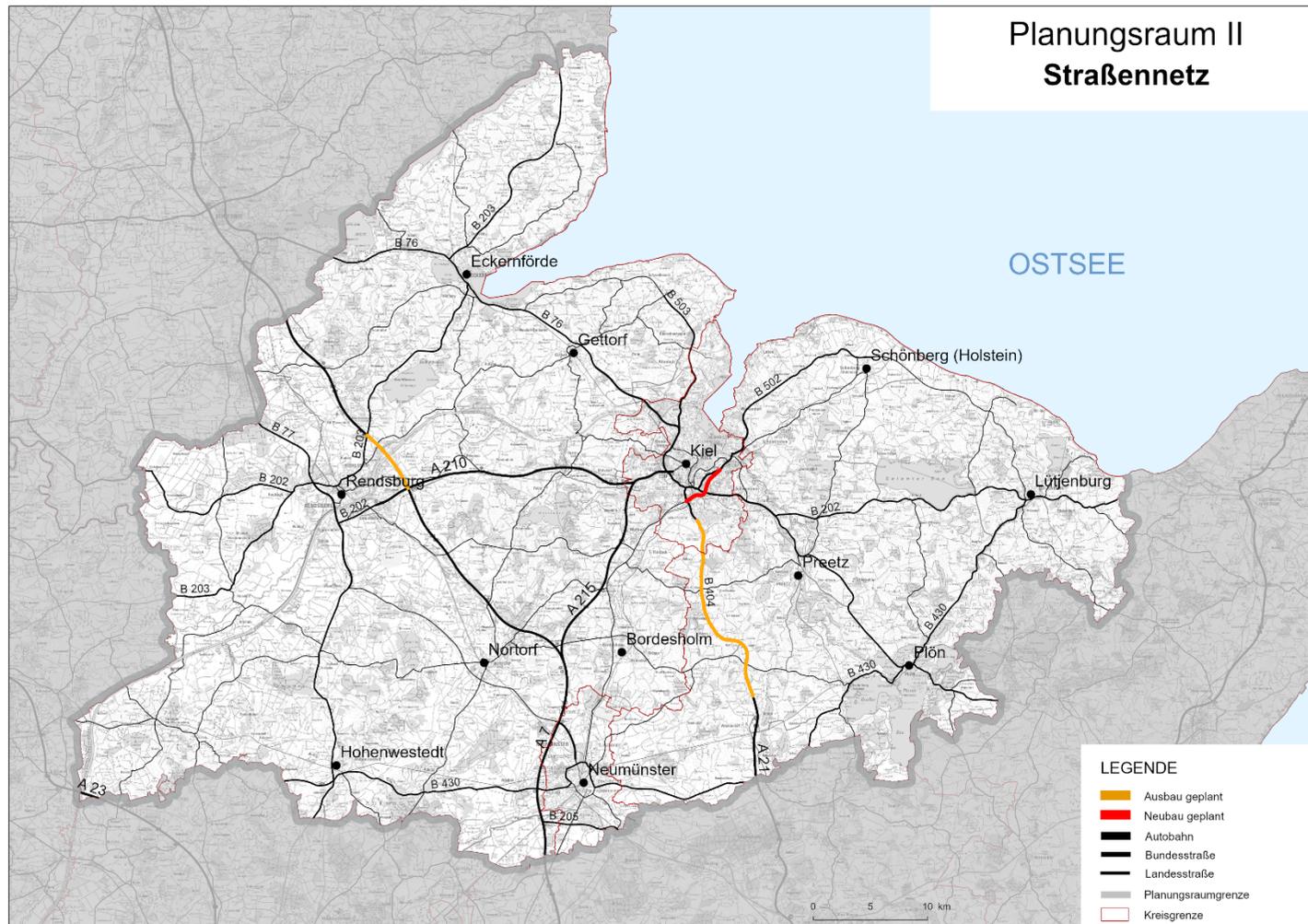
3.2 Themenkarte Tourismus und Erholung



Themenkarte 2: Tourismus und Erholung. [Zurück zum Text.](#)

Stand: 2020, Quelle: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Planungsgruppe Umwelt/Büro KoRiS 2017, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0
Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein
Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, Entwurf 2023

3.3 Themenkarte Straßennetz



Themenkarte 3: Straßennetz. [Zurück zum Text.](#)

Stand: 2021, Quelle: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0

Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein

Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, Entwurf 2023

Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften

Abkürzung	Zitat
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I Seite 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6)
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I Seite 2543; 2014 I Seite 148, 271), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1726)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022
BRPHVAnl	Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz) vom 19. August 2021 (BGBl. I S. 3712)
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz vom 21. August 2009 (BGBl. I Seite 2870), zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1295)
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 9)
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 Seite 7), zuletzt geändert durch Artikel 1 Änderungs-Richtlinie

	2013/17/EU des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 Seite 193)
LaplaG	Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GVOBl. Schl.-H. Seite 8), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. November 2020 (GVOBl. Schl.-H. Seite 808)
LNatSchG	Landesnaturenschutzgesetz vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H. Seite 301, Seite 486), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 2. Februar 2022 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), Zuständigkeiten und Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06. Dezember 2022, GVOBl. S. 1002)
LuftVG	Luftverkehrsgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 131 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1964 (BGBl. I S. 370), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 7. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5190)
LWaldG	Landeswaldgesetz vom 5. Dezember 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 461), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 (GVOBl. Schl.-H. S. 1002)
LWG	Landeswassergesetz vom 13. November 2019 (GVOBl. Schl.-H. Seite 425), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2022 (GVOBl. Schl.-H. S. 562)
NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz vom 28. Juli 2011 (BGBl. I Seite 1690), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1726)
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H.

	S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 20 der Verordnung vom 16. Januar 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 30)
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I Seite 2986), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1353)
SUP-Richtlinie	Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30-37)
TEN-E-Verordnung	Verordnung (EU) Nummer 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nummer 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nummer 713/2009, (EG) Nummer 714/2009 und (EG) Nummer 715/2009 (ABl. L 115 Seite 39), zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2022/564 der Kommission vom 19. November 2021 (ABl. L 109 Seite 14)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 5)

Regionalplan für den Planungsraum II

Karte



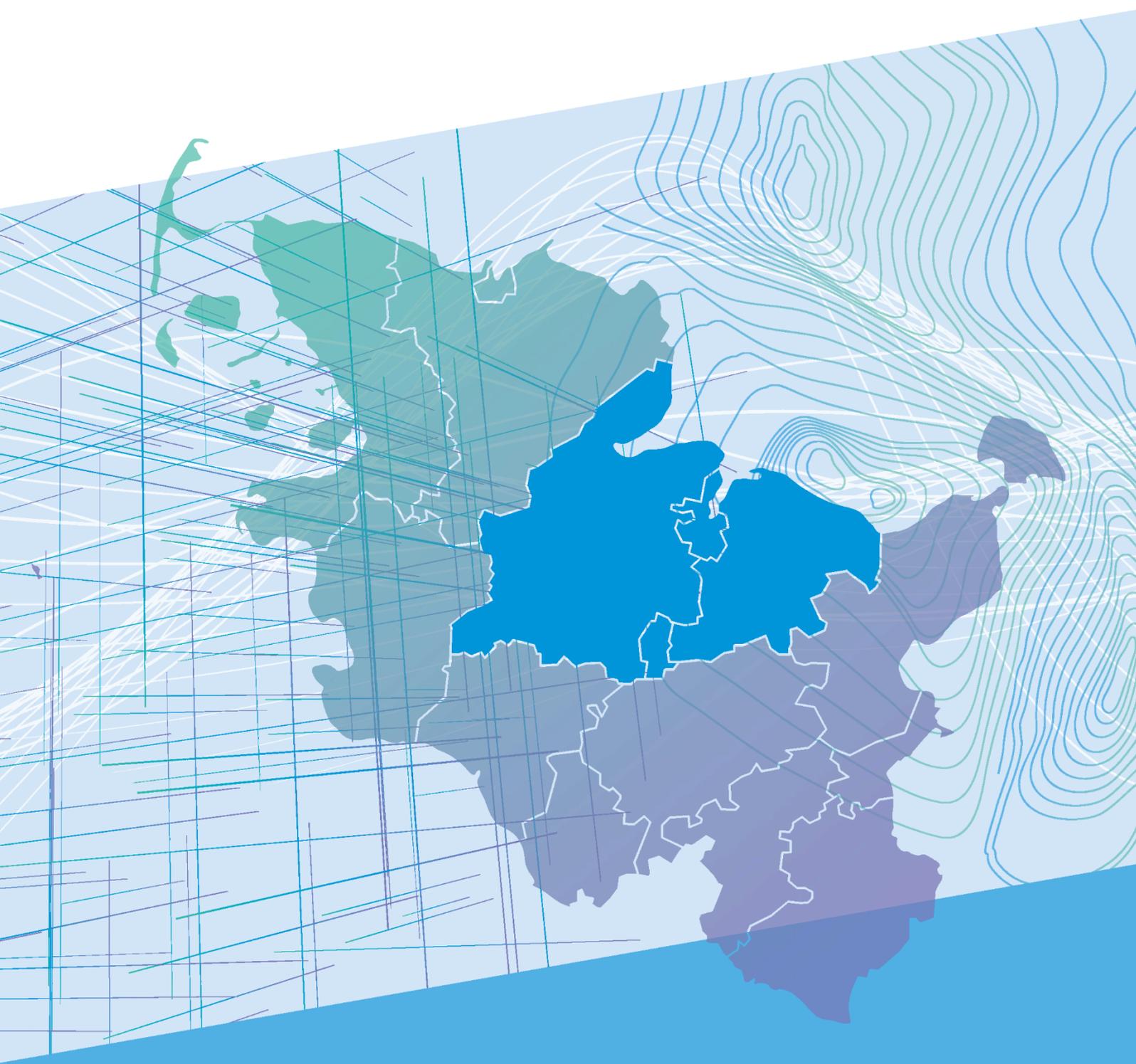
Teil C

Hinweis

Die Karte (Teil C) ist integraler Bestandteil des Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, Entwurf 2023. Sie enthält die zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans für den Planungsraum II im Maßstab 1 : 1 0 0 . 0 0 0 (eins zu einhunderttausend) und ist Anlage zu diesem Dokument.

Regionalplan für den Planungsraum II

Umweltbericht



Teil D

Teil D – Zusammenfassende Erklärung

Hinweis

Der Umweltbericht und die Zusammenfassende Erklärung als anliegender Teil D sind Bestandteil des Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, Entwurf 2023.