Anlage 1 zu § 1 Regionalplan II
Neuaufstellungsverordnung: Teil A und B – Plantext
Regionalplan Planungsraum II Neuaufstellung 202X

SH

Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Regionalplan
für den Planungsraum II

Neuaufstellung – 3. Entwurf 2026

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



II

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

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....25

1. Raumstruktur....26

2. Regionale Freiraumstruktur....31

2.1 Natur und Landschaft....31

2.2 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren....33

2.3 Grundwasserschutz....36

2.4 Binnenhochwasserschutz....37

2.5 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich....41

2.6 Rohstoffsicherung....46

2.7 Tourismus und Erholung....54

3. Regionale Siedlungsstruktur....63

3.1 Zentrale Orte und Stadtrandkerne....63

3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung....66

3.3 Siedlungsachsen....71

3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen 74

4. Regionale Infrastruktur....78

4.1 Straßenverkehr....78

4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr....83

4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr....90

4.4 Radverkehr....95

4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen....100
4.6 Luftverkehr....104
4.7 Windenergie an Land (nachrichtliche Übernahme)....108
4.8 Leitungsnetze....109
4.9 Abwasserbehandlung....112
4.10 Abfallentsorgung....115
4.11 Verteidigung und Konversion....118
5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden....122
5.1 Nahbereich Kiel....122
5.2 Nahbereich Neumünster....128
5.3 Nahbereiche Kreis Plön....132
5.4 Nahbereiche Kreis Rendsburg-Eckernförde....139
Anhang....153
Anlage 1: Nahbereichstabelle....154
Anlage 2: Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1....193
Anlage 3: Themenkarten....209
Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften....214

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum II (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2024).....37
Tabelle 2: Landeplätze mit und ohne Bauschutz- und Lärmschutzbereichen sowie Sonderlandeplätze im Planungsraum II (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, 2020).....106
Tabelle 3: Großklärwerke im Planungsraum II (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2026).....113
Tabelle 4: Zentrale Kläranlagen im Planungsraum II (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2022).....114
Tabelle 5: Konversionsstandorte im Planungsraum II (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2022).....120

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ALT/ALiTa/ALFA	Anruf-Linien-Taxi/AnrufLinienFahrt
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRPH	Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz
BRPHV	Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DK	Deponieklasse
D-Routen	Deutschland-Route
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.V.m.	in Verbindung mit
KFZ	Kraftfahrzeug
LaplaG	Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
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	Landesnaturschutzgesetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027
LR	Ländlicher Raum
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
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	Nord-Ostsee-Kanal
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	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V.
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RMK	Raumentwicklungsministerkonferenz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
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 Verordnung	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
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
TÖZ	Technik- und Ökologiezentrum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

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 Nr. 2 ROG). Diese sind gemäß § 9 Landesplanungsgesetz (LaplaG) aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) zu entwickeln und zeitnah an ihn anzupassen (§ 5 Absatz 8 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 gemäß § 3 LaplaG 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 15 Jahren ausgerichtet. Sie wird von der Landesregierung als Rechtsverordnung beschlossen. Planungsträgerin ist die Landesplanungsbehörde (§ 5 Absatz 1 Satz 2 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 (siehe 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 diesem Regionalplan nachrichtlich übernommen.

Rechtswirkungen

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

ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft wird durch die Festlegungen des Regionalplans nicht berührt.

Ziele der Raumordnung (§ 3 Absatz 1 Ziffer 2 ROG) sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren 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 Flächenneuinanspruchnahme, 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 9 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 Beteiligungsrunden 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 2021. 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 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 2021 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 (~~2.769~~2.768 Quadratkilometer) Vegetationsflächen, darunter ~~2.303~~2.301 Quadratkilometer Landwirtschaftsflächen (~~66,5~~66,4 Prozent des Planungsraums). Die Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen ~~478~~480 Quadratkilometer (~~13,8~~13,9 Prozent)[1].
215 Quadratkilometer (6,2 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 (NOK) die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Räumliche Gliederung

Im Planungsraum leben ~~740.292~~741.144 Einwohnerinnen und Einwohner[2] ~~(Stand 31.12.2023)~~, davon ~~248.873~~252.668 in Kiel, ~~80.185~~79.809 in Neumünster,

[1] Statistikamt Nord, Bodenflächen in Schleswig-Holstein am 31.12.2024 nach Art der tatsächlichen Nutzung
[2] Statistikamt Nord, Fortgeschriebene Einwohnerzahl am 31.12.2024 auf Basis des Zensus 2022

~~131.370~~130.609 im Kreis Plön und ~~279.864~~278.058 im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Nach den beiden kreisfreien Städten Kiel und Neumünster sind Rendsburg (~~30.545~~30.633 Einwohnerinnen und Einwohner) und Eckernförde (~~21.620~~21.563) die beiden größten Städte im Planungsraum. In allen vier Städten zusammen lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung (~~51,54~~51,9 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 ~~251~~ 250 Städte und Gemeinden, davon ~~238~~239, die sich in 20 Ämtern zusammengeschlossen haben, ~~sechs~~fünf 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~~71,3 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner (~~525.342~~528.564). Zudem befinden sich dort ~~fast 87~~86,7 Prozent (~~249.157~~251.744) der insgesamt ~~287.042~~290.446 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze[3] im Planungsraum.

In großen Teilen ist der Planungsraum ländlich geprägt mit einer Vielzahl von kleinen Dörfern. ~~101~~100 Gemeinden im Planungsraum haben weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohner, in denen zusammen rund ~~4,14~~ 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 sowie 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.

[3] Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2024

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 2018[4] bis Ende 20242023[5] ist die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Planungsraum insgesamt um 1,6 1,7 Prozent (11.835rund 12.680) gestiegen. Während die Zahlen der Einwohnerinnen und Einwohnerdie Einwohnerzahl in KielNeumünster nur um 0,50,4 Prozent und in Neumünster um 0,9 Prozent angestiegenzunahm sind, verzeichnete der Kreis Plön einen Zunahme Anstieg um 2,11,5 Prozent, und der Kreis Rendsburg-Eckernförde um 2,91,9 Prozent und die Landeshauptstadt Kiel um 2,1 Prozent.Die unterschiedliche Entwicklung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass seit einigen Jahren wieder mehr Menschen aus Kiel und Neumünster ins Umland abwandern.

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 JahrenFür den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass die Kreise und kreisfreien Städte weiterhin mehr Zuzüge als Fortzüge haben werden. Allerdings werden die Wanderungsgewinne in den nächsten Jahren voraussichtlich zurückgehen, während die natürlichen Bevölkerungsverluste (weniger Geburten als Sterbefälle) aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung in den nächsten Jahren größer werden.

Nach der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein (Vorausberechnung des Statistikamtes Nord aus dem Jahr 2025) wird die Einwohnerzahl im Planungsraum bis 2030 voraussichtlich nur noch um etwa 0,3 Prozent steigen und danach zurückgehen. Ende 2040 werden im

[4] Statistikamt Nord, Fortgeschriebene Einwohnerzahl am 31.12.2018 auf Basis des Zensus 2011
[5] Statistikamt Nord, Fortgeschriebene Einwohnerzahl am 31.12.2024 auf Basis des Zensus 2022

gesamten Planungsraum voraussichtlich rund 4.300 Menschen weniger leben als Ende 2024 (minus 0,6 Prozent). ~~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.~~ Der Rückgang wird in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde bei rund 0,3 Prozent liegen, in Kiel bei 0,5 Prozent und in Neumünster bei 2,2 Prozent. ~~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~~ rund 25 Prozent Menschen mehr geben, die ~~80~~75 Jahre und älter sind, als Ende ~~2020~~2024 (plus 21.600). 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 2019 bis ~~2023~~ 2024 wurden im Planungsraum ~~rund~~knapp ~~12.100~~15.000 neue Wohnungen gebaut, ~~davon~~rund ~~etwa 5.450~~6.300 im Kreis Rendsburg-Eckernförde, ~~3.100~~4.480 in Kiel, ~~2.600~~2.940 im Kreis Plön und ~~950~~1.280 in Neumünster[6]. 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.

[6] Statistikamt Nord, Baufertigstellungen im Wohn- und Nichtwohnungsbau einschließlich Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden

Im Zeitraum 20252 bis 20404035 werden im Planungsraum mindestens 22.40025.200 neue Wohnungen gebraucht, davon fast die Hälfte davon 40 Prozent (10.300) bis Ende 20262030[7]. DanachNach 2030 geht aufgrund sinkenderwerden die Haushaltszahlen vor allem der Wohnungsneubaubedarfin den Kreisen deutlich zurückgehen. Allerdings muss auch neu gebaut werden, 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). Von 2031 bis Ende 2035 werden daher im Planungsraum mindestens 8.300 und bis Ende 2040 weitere rund 6.600 neue Wohnungen gebraucht. Bei Bei Einfamilienhäusern zeichnet sich durch diewegen der zurückgehenden 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 Ferien- und Zweitwohnungen entgegengewirkt werden und bezahlbarer Wohnraum für Einheimische erhalten bleiben oder neu geschaffen werden.

[7] 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 Jahr 2021 basiert (Statistik Nord im Auftrag des Innenministeriums Schleswig-Holstein), sowie bestimmter Annahmen zum Ersatzbedarf und zur MobilitätsreserveEinschätzung der Landesplanungsbehörde vom Oktober 2025 unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Modellrechnung des Statistikamtes Nord zur Haushaltsentwicklung auf Basis der Bevölkerungsvorausberechnung 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte, eines jährlichen Ersatzbedarfs von 0,2 Prozent des Wohnungsbestandes in Ein- und Zweifamilienhäusern und von 0,3 Prozent in Mehrfamilienhäusern sowie einer Mobilitätsreserve von 2,5 bis 3 Prozent des Wohnungsbestandes am 31.12.2024

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 ~~403.500~~408.700 Erwerbstätigen[8] im Planungsraum ~~(Stand 2022)~~im Jahr 2023 ~~ist~~war im Dienstleistungssektor tätig (~~82~~81,8 Prozent). In Kiel liegt der Anteil mit 157.000 Erwerbstätigen sogar bei ~~87,4~~86,9 Prozent. ~~Rund~~Mehr als die Hälfte davon (~~165.400~~81.600) arbeite~~t~~n bei öffentlichen und privaten Dienstleistern und im Erziehungs- und Gesundheitssektor. In Neumünster sind die meisten der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor im Bereich Handel, Verkehr, Gastgewerbe et cetera tätig (~~38~~38,1 Prozent). In den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde arbeiten ebenfalls die allermeisten Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich (rund 76 Prozent), während der Anteil des Produzierenden Gewerbes bei etwa 19 Prozent liegt. Der Anteil der Landwirtschaft ist mit drei bis vier Prozent in beiden Kreisen überdurchschnittlich hoch.

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 (~~64.382~~64.891 Einpendler[9]), Neumünster (~~24.160~~24.179), Rendsburg (~~15.505~~15.675), Eckernförde (~~4.604~~4.836) und Schwentinental (~~4.404~~4.685)~~; Stand 30. Juni 2023)~~. Gependelt wird vor allem innerhalb des Planungsraums. Darüber hinaus pendeln die meisten

[8] Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung, Reihe 2 Kreisergebnisse Band 1, Berechnungsstand Februar 2025
[9] Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Gemeinden, 30.06.2024

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.

Flächenneuinanspruchnahme

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 Flächenneuinanspruchnahme 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 flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen haben daher bei Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und Infrastruktur Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von Freiflächen. Bei der Umsetzung kann das Flächenmanagement-Kataster Schleswig-Holstein helfen. 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 Förderegion Kiel und die Zusammenarbeit im Lebens- und Wirtschaftraum 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 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. Nach Abschluss des 2021 eingeleiteten Strategieprozesses „KielRegion 2023“ agiert die KielRegion GmbH seit 2024 zusätzlich mit einem Regionalrat, der über die kommunalen Grenzen hinweg der Willensbildung in Bezug auf die Aktivitäten der Gesellschaft sowie der regionalpolitischen Kooperation dient und Empfehlungen zu grundlegenden strategischen oder finanzwirksamen Entscheidungen geben kann. Zudem wurden im Rahmen des Strategieprozesses die Handlungsfelder Wirtschaft und Arbeit, Regionales Mobilitätsmanagement sowie Förderung und Entwicklung von Zukunftsthemen (unter anderem Klima und Gesundheit) bestätigt.

Die Stadt Neumünster ist Teil der Metropolregion Hamburg. Diese hat nach einem intensiven Dialogprozess ein räumliches Leitbild als Entwicklungsrahmen bis 2045 beschlossen. Zu den im räumlichen Leitbild verorteten Metrokernen und Dynamikorten, die sich mit ihren Standortqualitäten und Kristallisationspunkten innovativer Zukunftsprojekte herausheben, gehört auch Neumünster.

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.

Mit dem Ziel, eine nachhaltige Energie-, Innovations- und Industrieentwicklung zu fördern, haben sich die Wirtschaftsförderungen der Landeshauptstadt Kiel, der Stadt Neumünster und des Kreises Rendsburg-Eckernförde zusammen mit den Entwicklungsagenturen der Region Heide und des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg planungsraumübergreifend zur Kooperation Clean Energy Valley Schleswig-Holstein zusammengeschlossen.

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. Die Region Neumünster soll interkommunal eng zusammenarbeiten. Für die Stadt- und Umlandbereiche Eckernförde 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 gleich bleiben. 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 flächensparende 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 für die Raumordnung zuständigen Ministerkonferenz (ehemals Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), seit

01/2024 Raumentwicklungsministerkonferenz (RMK)) 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 Ordnungsraums 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 Gesamtraum 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 und des Fährverkehrs, Elektrifizierung des ÖPNV, 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 Planungsraums 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, Schülp bei Rendsburg und Westerrönfeld. Die 2004 geschlossene Kooperation mit dem inhaltlichen Schwerpunkt auf der Abstimmung der wohnbaulichen und gewerblichen sowie der Einzelhandelsentwicklung 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.

In der Region Neumünster wollen das Oberzentrum und die Umlandgemeinden künftig in vielen Themen enger zusammenarbeiten. Hierzu wurde 2023 ein Kooperationsvertrag geschlossen.

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 Biotope beziehungsweise der sich daraus ergebenden Biotopkomplexe weicht insofern von der Darstellung des Landschaftsrahmenplans 2020 ab. Biotopkomplexe ergeben sich durch unmittelbar nebeneinanderliegende oder direkt aneinandergrenzende gesetzlich geschützte Biotope. Aus Gründen der Darstellbarkeit werden in den Regionalplänen linienhafte gesetzlich geschützte Biotope, 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.

Vorranggebiete für den Naturschutz werden in der Karte auch im unmittelbaren Küstenbereich festgelegt. Bei Überschneidungen mit den Vorranggebieten für die Schifffahrt, die im LEP 2021 festgelegt sind, gelten wie bei allen Bundeswasserstraßen weiterhin die Befahrensvorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes (§§ 5 und 6 WaStrG) und die Regelungen zur Funktionssicherung der Seeschifffahrt im Bundesnaturschutzgesetz (§ 4 BNatschG).

Der Aufenthalt am Meeresstrand sowie die Nutzung der Küstengewässer sind als Gemeingebrauch weiterhin erlaubt, sofern keine abweichenden fachrechtlichen Regelungen betroffen sind.

Hinsichtlich der Überschneidungen von Vorranggebieten für den Naturschutz mit Vorranggebieten für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich wird auf die Begründung zu Kapitel 6.2.1 Absatz 1 und 2 LEP 2021 verwiesen.

Entsprechend Kapitel 6.2.2 Absatz 2 LEP 2021 werden die Vorbehaltsräume 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 Landesentwicklungsplan 2021 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 für den Naturschutz oder als Vorbehaltsgebiete 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.

Im Hinblick auf diese Multifunktionalität wurden für die Festlegung der regionalen Grünzüge folgende Kriterien herangezogen:

- Vorranggebiete für den Naturschutz,
- Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft,
- Bestehende Landschaftsschutzgebiete und Gebiete, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung nach § 26 BNatSchG erfüllen,
- Niederungsgebiete beziehungsweise Hochwasserrisikogebiete (HW 200 und HQ 200),
- historische Kulturlandschaften,

- Gesamtmoorkulisse,
- Trinkwasserschutzgebiete,
- Geotope (ohne Geotoppotenzialgebiete),
- Wälder,
- Naturparks,
- Gebiete mit besonderer Erholungseignung.

Die Grundlagen der Kriterien ergeben sich im Wesentlichen aus dem Landschaftsrahmenplan 2020 beziehungsweise aus den aktuellen Fachgrundlagen. Auf Basis dieser Kriterien wurde eine gesamträumliche Kulisse für den Ordnungsraum und die Schwerpunkträume erstellt.

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 werden im Maßstab 1:100.000 festgelegt. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass einzelne Gebäude oder Splittersiedlungen innerhalb der regionalen Grünzüge liegen. Der bauliche Bestand ist von dieser Festlegung nicht betroffen. Im Falle einer Bauleitplanung wird im Einzelfall geprüft, ob das Vorhaben mit den Funktionen des regionalen Grünzuges vereinbar ist.

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 als Vorranggebiete für den Grundwasserschutz festgelegt.

Tabelle 1: Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum II (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2024).

Nummer	Name des Trinkwasser-schutzgebietes	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 2020, 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 Punktlinie dargestellt. Für die konkrete Abgrenzung der wasserrechtlichen Überschwemmungsgebiete sind die Hochwassergefahrenkarten nach § 74 Absatz 2 WHG (Stand 2019) heranzuziehen.

In der Vergangenheit sind umfangreiche natürliche 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. Gemäß Ziffer II.2.3 (Z) BRPH dürfen zudem Kritische Infrastrukturen mit länder- oder staatsgrenzenüberschreitender Bedeutung, weitere Kritische Infrastrukturen nach BSI-Kritisverordnung sowie Anlagen und Betriebsbereiche nach Industrieemissionsrichtlinie oder SEVESO-III-Richtlinie in Überschwemmungsgebieten gemäß § 76 Absatz 1 WHG weder geplant noch errichtet werden. Zu Ausnahmeregelungen siehe Ziffer II.2.3 (Z) Absatz 2 BRPH.

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 Einzugsgebiet der Stör, unter anderem der Bünzau, der Schmarkau sowie der Schwarzbek soll durch Maßnahmen die Wiedergewinnung von natürlichen Rückhalteflächen geprüft werden, wie unter anderem durch Deichrückverlegungen.

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 Hafenbetriebszwecken 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 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 WHG sind gemäß § 73 WHG in Verbindung mit § 59 Absatz 1 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.

Hinsichtlich der Überschneidungen von Vorranggebieten für den Naturschutz mit Vorranggebieten für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich wird auf die Begründung zu Kapitel 6.2.1 Absatz 1 und 2 LEP 2021 verwiesen.

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). So sieht Ziffer III.4 (G) BRPH Möglichkeiten für die Weiterentwicklung von Siedlungen unter den dort genannten Bestimmungen auch in nicht ausreichend geschützten Küstengebieten vor. 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 Planungsraums 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 der 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 im Jahr 2025 eine Gesamtstrategie „Entwicklung Ostseeküste 2100“ fertiggestellt.

2.6 Rohstoffsicherung

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

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
- soll 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 Landesdienstes 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 als dafür 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 Landesdienstes nach Rohstoffart, Vorkommen oder Lagerstätte und Klassifizierung dar (siehe Anhang unter Anlage 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).~~Im Planungsraum II sind im Jahr 2020 rund 2,2 Millionen Tonnen Sand, Kies und tonige Rohstoffe produziert worden. Die in der Region produzierten Rohstoffmengen wurden überwiegend auch dort verwendet. Zusätzlich bezog der Planungsraum rund 1 Million Tonnen heimischer Rohstoffe, vor allem aus den südlich angrenzenden Kreisen des Planungsraums III (Quelle: Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein 2025).

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 Flächenumgriff 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 Abbaugebieten 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 Landesdienst 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 Maßstabsebene 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 Landesdienstes. 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 bestimmbaren 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 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,
- Welterbe 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 und daher im Rahmen einer konkreten Abbauplanung besonders berücksichtigt beziehungsweise beachtet werden müssen (zum Beispiel archäologische Kulturdenkmale, 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 einer Raumverträglichkeitsprüfung gemäß § 14 LaplaG i.V.m. § 15 ROG.

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 ~~646~~662 Hektar an Vorranggebieten und ~~5.354~~5.365 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~~Sicherung von Sand, Kies und tonigen Rohstoffen bedeutsam (insgesamt ~~3.557~~3.593 Hektar). ~~Für die Vorranggebiete sowie~~

~~besonders bedeutsamen Vorbehaltsgebiete im Planungsraum II hat der Geologische Landesdienst 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 Altabbaue), technische Abbauverluste und ein pauschaler Ansatz für weitere Einflussfaktoren (zum Beispiel kleinräumige Ausschlussflächen) berechnet.~~Für die Vorranggebiete sowie besonders bedeutsame Vorbehaltsgebiete im Planungsraum II hat der Geologische Landesdienst daher das Rohstoffpotenzial an Sand und Kies sowie (von untergeordneter Bedeutung) Ton überschlägig ermittelt.

Dazu wurden für diese Gebiete die mittlere Mächtigkeit des jeweiligen Rohstoffpotenzialgebietes zugrundegelegt und ein technischer Abbauverlust von 30 Prozent (Böschungsverlust) berücksichtigt. Für die genehmigten Abbaue wurde mit einem mittleren Abbaufortschritt von 50 Prozent gerechnet. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser mittlere Abbaufortschritt über die Summe der genehmigten und als Vorranggebiete festgelegten Abbaue ausgleicht und somit bei dieser überschlägigen Berechnung vertretbar ist. Bei den Vorranggebieten, in denen noch kein Abbau genehmigt ist, wurde der oben genannte Abbaufortschritt nicht in Abzug gebracht. Bei den ausgewählten Vorbehaltsgebieten wurden für die Potenzialabschätzung Ausschlussflächen (zum Beispiel Straßen oder Altabbaue), technische Abbauverluste und ein pauschaler Ansatz für weitere Einflussfaktoren (zum Beispiel kleinräumige Ausschlussflächen) abgezogen.

Nach diesen Schätzungen ist innerhalb der Vorranggebiete sowie der ausgewählten Vorbehaltsgebiete im Planungsraum II eine theoretisch abbaubare Rohstoffmenge von rund ~~195~~198 Millionen Tonnen Sand~~ und~~, Kies und Ton vorhanden. Außerhalb der bereits genehmigten oder beantragten Flächen steht dieses Potenzial in der Regel aber noch unter dem Vorbehalt nicht abschätzbarer Abzüge (zum Beispiel Genehmigungsauflagen, Grundeigentümervorbehalte).

Es wird davon ausgegangen, dass in den kommenden Jahren der Bedarf an heimischem Sand,~~ und~~ Kies und Ton 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~~2,3 Millionen Tonnen pro Jahr. Die zeitliche Reichweite der Vorräte in den Vorranggebieten im Planungsraum II wird auf circa ~~elf~~13 Jahre geschätzt. Weitere

Rohstoffmengen liegen in den Vorbehaltsgebieten. Das theoretische Rohstoffpotenzial an Sand ~~und~~ , Kies und Ton in den ausgewählten bedeutsamen Vorbehaltsgebieten liegt bei rund ~~167~~169 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

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sind

- der Küstenraum der Kieler Förde (Strande, Kiel, Mönkeberg, Heikendorf, Laboe),
- der Küstenraum der Probstei (von Stein bis Stakendorf),
- der Küstenraum der Hohwachter Bucht (von Behrensdorf 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 vermieden werden.

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 zu prüfen. 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. Dabei sollen die Funktionen von Natur und Landschaft nicht beeinträchtigt werden.

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 und der einbezogenen naturnahen Bereiche 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,
  - Seen- und Waldlandschaft Plöner See und Stocksee;
- kreisgrenzenübergreifend:
  - Bordesholmer und Einfelder See,
  - Schwentinetal;
- im Kreis Rendsburg-Eckernförde
  - Windebyer Noor,
  - Östlicher Teil der UNESCO-Welterbestätte Haithabu und Danewerk (Osterwall),
  - Küstenbereich von Altenhof und Noer,
  - Hüttener Berge und Wittensee,
  - Ortskerne von Rendsburg/Büdelsdorf 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 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 Naturraums 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. Diese Funktion soll naturverträglich entwickelt werden.

Begründung

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.

Für das Küstenmeer ist im Bereich der landseitigen Schwerpunkträume vor dem Hintergrund der dort zumindest saisonal stattfindenden Nutzungen (zum Beispiel Baden, Wassersport) pauschal ein Streifen mit einer Ausdehnung von einem Kilometer Breite von der Küstenlinie aus als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung festgelegt worden. Die naturschutzrechtlichen Bestimmungen der bestehenden Gebiete (Naturschutzgebiete) sowie der Vorrang des Naturschutzes gelten weiter.

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, soll bei der Neuausweisung von Wohngebieten darauf geachtet werden, dass diese dem Dauerwohnen dienen. Über die planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus (zum Beispiel Beschränkung der Wohnnutzung auf die Hauptwohnung in Anlehnung an § 22 Bundesmeldegesetz und Ausschluss von „Nebenwohnungen“ über den Feinsteuerungskatalog der BauNVO sowie Festsetzung von Sonstigen Sondergebieten „Dauerwohnen und Touristenbeherbergung“, um ein gleichwertiges und geordnetes Nebeneinander von Fremdenbeherbergung beziehungsweise Ferienwohnen und Dauerwohnen zu ermöglichen) können weitergehende Sicherungsinstrumente zur Anwendung kommen (zum Beispiel vertragliche Regelungen, Fremdenverkehrssatzungen nach § 22 BauGB, Milieuschutzsatzungen gemäß § 172 BauGB, Anwendung des Erbbaurechtes auf gemeindeeigene Flächen).

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,
- Naturparks 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, Heidelandschaften, Knicks, Flusstäler) Ausdruck der Eignung einer Landschaft für die Erholung.

Naturparks 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 (Themenkarte Tourismus und Erholung im Anhang unter Anlage 3.2).

Die Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung ergänzen die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung und sollen zu einer nachhaltigen Erholungs- und Tourismusentwicklung im Binnenland beitragen. Das aktive Natur- und Landerleben soll dabei im Vordergrund stehen. Maßnahmen zur Erholungs- und Tourismusentwicklung 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“.

Die Kernbereiche für Tourismus und Erholung umfassen zum Teil auch naturschutzfachlich und ökologisch hochwertige Bereiche. Die Entwicklung von

Tourismus und Erholung soll auf diese sensiblen Bereiche besonders Rücksicht nehmen.

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 Naturparks 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, an den unmittelbar der Kernbereich für den östlichen Bereich des UNESCO-Welterbes Haithabu und Danewerk (Osterwall) angrenzt. Der westliche Teil des Welterbes mit dem Danewerk und Haithabu ist im Planungsraum I ebenfalls als Kernbereich für Erholung ausgewiesen.

Auch in den Kernbereichen für Erholung sind die bestehenden naturschutzfachlichen Regelungen zu beachten. Die Kernbereiche für Erholung, die in guter Zuordnung zu

den größeren Zentralen Orten liegen, werden vor allem als Naherholungsgebiete aufgesucht. Zur Minimierung von Nutzungskonflikten mit Natur und Landschaft können Entflechtungen durch gezielte Wegeführungen beitragen.

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 beigefügt.

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: Schwentinental.

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 eingestuften 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 mit Stand 29. September 2024 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) wahrnehmen zu 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 eingestuften 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 eingestuften 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

Auf das Kapitel 3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

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 Siedlungsraums 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/Osterrönfeld (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 3-4

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.
- Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner. 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–Neuwittenbek–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. Darüber hinaus sollen dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und multimodalen Ansätzen in der Mobilitätsentwicklung besonderes Gewicht beigemessen 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 wohnungsnahe 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), das laufende Gewerbeflächenmonitoring sowie die Bedarfsanalyse und Bewertung von Vorschlägen für zusätzliche Flächenausweisungen (2024) 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 S-Bahn-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 wohnungsnahe 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), das Gewerbeflächenmonitoring sowie die Bedarfsanalyse und Bewertung von Vorschlägen für zusätzliche Flächenausweisungen (2024) 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.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

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

- an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 7:
  - 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 Barkauer Land (Kreis Plön): interkommunal mit Kiel;
- an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 215:
  - im Bereich Blumenthal (Kreis Rendsburg-Eckernförde): interkommunal mit Flintbek.

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 geruchsemittierende 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.

Für die im Planungsraum festgelegten Standorte wurde das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II (2016) und die Bedarfsanalyse und Bewertung von Vorschlägen für zusätzliche Flächenausweisungen (2024) herangezogen und ausgewertet. Die Planungsgrundlagen wurden durch die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön, die kreisfreien Städte Kiel und Neumünster und die dazugehörigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen erstellt und abgestimmt.

Im Zuge dieser Planungsgrundlagen sind jedoch nicht nur die überregionalen Standorte für Gewerbegebiete an den Landesentwicklungsachsen betrachtet worden, sondern vielmehr der gesamte Planungsraum II. Seit 2017 betreibt der Planungsdialog (die Arbeitsgruppe aus Fachleuten der oben genannten Gebietskörperschaften und Wirtschaftsförderungen) ein gemeinsames Monitoring der Gewerbeflächenentwicklung. Das regionale Gewerbeflächenmonitoring für die 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 genannten Planungsgrundlagen 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.

Innerhalb dieser Gebiete erfolgt keine zusätzliche Festlegung von überregionalen Standorten für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen, da sie nicht ausschließlich auf die Betriebsstruktur der überregionalen Standorte an Landesentwicklungsachsen ausgerichtet sind und ferner durch die genannten Planzeichen bereits ausreichend regionalplanerisch gesichert sind.

Die Gewerbestandorte 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-Büdelsdorf einschließlich des Ersatzbauwerks Rader Hochbrücke,
- Ausbau der Bundesstraße 203 zwischen der Anschlussstelle A7/B203 und Büdelsdorf,
- im Bau befindlicher Ersatzneubau der Schleibrücke Lindaunis im Zuge der Landesstraße 283.

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 Bargteheide 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, sowie die Bundesstraßen 203, 430 und 76, welche wichtige Zentren im Planungsraum verbinden.

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 Anlage 3.3 beigefügt.

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 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 Netzwirkung 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.

Die Landesstraßenführung und auch die Bahnverbindung über die Schlei bei Lindaunis als wichtige Verbindung zwischen den Kreisen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde wird durch den Ersatzneubau der Schleibrücke mit separatem Geh- und Radweg bei Lindaunis im Zuge der Landesstraße 283 und der Bahnstrecke Kiel–Flensburg deutlich verbessert.

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 Z

Für das Schienennetz ist im Planungsraum die folgende Maßnahme prioritär umzusetzen: Zur Ertüchtigung der Schienennetze für den Güterverkehr sollen die Bahnhöfe Neumünster und Owschlag zu Überholbahnhöfen mit zusätzlichen Überholgleisen ausgebaut werden.

3 Z

Die Bahnstrecke Kiel–Preetz–Plön–Lübeck soll in zwei Baustufen (2A und 2B) ausgebaut werden und das Zugangebot auf der Strecke Kiel–Lübeck soll erhöht und die Strecke somit insgesamt ertüchtigt werden. Eine Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten in Schwentinental-Ostseepark, Preetz-Nord und Preetz-Krankenhaus wird geplant.

4 G

Die Probstei soll durch die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel–Schönberger Strand besser an das Oberzentrum Kiel angebunden werden.

5 G

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Regional- und Fernverkehre sollen darüber hinaus 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,
- Angebotserweiterung auf der Bahnstrecke Neumünster–Kaltenkirchen durch Einrichtung einer zusätzlichen Regionalexpresslinie zwischen Neumünster–Norderstedt (planungsraumübergreifend),
- Perspektivische Weiterentwicklung der Schienenpersonennahverkehrs-Achsen von Kiel in Richtung Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Plön und Schönberg zu einem regionalen S-Bahn-System mit zusätzlichen Bahnhaltepunkten,
- Streckenbeschleunigung und Taktverdichtung zwischen Neumünster und Heide,
- Bereits kurzfristig: Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in Neuwittenbek und Eckernförde-Süd auf der Bahnstrecke Kiel–Gettorf–Eckernförde–Flensburg,
- Längerfristig ist die Einrichtung weiterer Haltepunkte auf der Bahnstrecke Neumünster–Flensburg in Neumünster-Rendsburger Straße und Alt Duvenstedt zu prüfen.

Die Realisierung dieser Maßnahmen soll durch die Nahverkehrsplanung flankiert werden.

6 G

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

7 Z

Die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Neumünster–Bad Oldesloe soll für den Personen- und Güterverkehr erhöht werden. Hierfür soll die Strecke elektrifiziert und zunächst anteilig zweigleisig ausgebaut werden. Des Weiteren sollen in Bad Segeberg-Hamburger Straße und Bad Segeberg-Oldesloer Straße neue Haltepunkte geschaffen werden (Planungsraum III).

8 G

Die Reaktivierung der Strecke Neumünster–Ascheberg wird angestrebt. Ein neuer Bahnhaltepunkt ist in Wankendorf vorgesehen, weitere Haltepunkte zum Beispiel in Neumünster an der Christianstraße werden geprüft.~~vorgesehen.~~

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 wird das Schienenverkehrnetz differenziert nach ein- und zweigleisigem Ausbau dargestellt.~~, sofern eine aktive Bedienung der Trassen mit Personen- oder Güterverkehr erfolgt.~~ Es handelt sich hierbei um eine generalisierte Darstellung für den Kartenmaßstab 1 : 1 0 0 . 0 0 0 (eins zu einhunderttausend). Die tatsächliche

Gleisanzahl kann in einzelnen Teilabschnitten davon abweichen. Sofern eine aktive Bedienung der Trassen im SPNV erfolgt, sind Haltepunkte entlang der Strecke oder am Ende der Strecke eingetragen. Weitere, nicht regelmäßig im SPNV bediente oder für den Güterverkehr nutzbare ~~aber vorhandene~~ Trassen werden als eingleisige Strecke im Bestand ohne Haltepunkte dargestellt. Außer Betrieb befindliche Streckenabschnitte werden gesondert durch die Kategorie Trassensicherung oder außer Betrieb abgebildet~~dargestellt~~. ~~Diese umfassen im Planungsraum~~ Für die Relation~~en: Kiel–Friedrichsort; Kiel–Wellsee~~; ~~Malente–Lütjenburg (planungsraumübergreifend) und~~ Neumünster– Ascheberg ~~(nur in Hauptkarte)~~soll ein Trassensicherungsvertrag geschlossen werden..

Wenn eine Reaktivierung planerisch vorbereitet oder bereits umgesetzt wird, ist die entsprechende Trasse in der Karte mit einem Symbol für eine geplante Reaktivierung und Haltepunkten in Planung dargestellt. Weitere angedachte Reaktivierungsprojekte werden in der Themenkarte im Anhang unter Anlage 3.4 dargestellt. In der Karte werden darüber hinaus Aussagen zum Elektrifizierungszustand der Trassen abgebildet.

Geplante Ausbaumaßnahmen sind entsprechend des jeweiligen Ausbauziels nachrichtlich in der Karte dargestellt. Dies betrifft Maßnahmen, welche zum Zeitpunkt der Planerstellung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten waren oder im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027 enthalten sind und vom Fachplanungsträger als zeitnah zu realisieren eingestuft wurden. Weitere im LNVP bis 2027 aufgeführte Ausbaumaßnahmen, mit einem späteren Realisierungshorizont, werden in der Themenkarte im Anhang unter Anlage 3.4 dargestellt.

Bahnhaltepunkte, die regelmäßig bedient werden, sind in der Karte dargestellt. Geplante Bahnhaltepunkte werden in der Karte dargestellt, wenn sie als Maßnahmen im LNVP bis 2027 benannt sind und zum Zeitpunkt der Planerstellung vom Fachplanungsträger als zeitnah zu realisieren eingestuft wurden. Weitere vorgesehene Bahnhaltepunkte werden in der Themenkarte im Anhang unter Anlage 3.4 dargestellt.

Die im Kapitel 4.2 benannten Maßnahmen sollen bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

B zu 2

Grundlage für Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesschienenwege sind der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. 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-Meter-Programms vorgesehene Ausbau der Bahnhöfe Neumünster und Owschlag zu Überholbahnhöfen mit zusätzlichen Überholgleisen für den Schienengüterverkehr wurde in den vordringlichen Bedarf der Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen.

B zu 3

Auf der Bahnstrecke Kiel–Lübeck werden weitere Verbesserungen des Bahnangebotes und eine Ertüchtigung der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur vorgenommen. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau des Abschnittes zwischen Kiel und Preetz und die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte ~~Elmschenhagen-Ost,~~ Schwentinental-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. Seit 2023 wird die Strecke mit Akkutriebwagen betrieben.

B zu 4-5

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:

- Durch die angestrebte Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel–Schönberger Strand wird ein deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot auf der Achse

Kiel–Ostufer–Schönkirchen–Probsteierhagen–Schönberg zur Verfügung gestellt. 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 geplant in Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand.

- Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke bis Rendsburg-Seemühlen mit drei neuen Bahnhaltepunkten wird eine Verbesserung der Erschließungswirkung der Regionalbahn in Rendsburg angestrebt. Die neuen Haltepunkte sollen an die stündlich verkehrende Regionalbahn Kiel–Rendsburg angeschlossen werden, der Haltepunkt Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf zusätzlich an den Regionalexpress Kiel–Husum.
- Für die Verbindung Neumünster–Kaltenkirchen wird eine Taktverdichtung angestrebt. Das bestehende Angebot könnte durch Einführung einer zusätzlichen Regionalexpresslinie 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, perspektivische Maßnahme die Weiterentwicklung der SPNV-Zulaufachsen zu einem regionalen S-Bahn-System angestrebt. Gemäß LNVP bis 2027 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 Bahnhaltepunkten Kiel-Wellsee, Kiel-Berchtesgardener Straße, Schwentinental-Ostseepark, Preetz-Nord und Preetz-Krankenhaus),
  - Kiel–Neumünster (mit neuen Bahnhaltepunkten 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.
- Als Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Kiel–Gettorf–Eckernförde–Flensburg sollen laut LNVP bis 2027 zeitnah und losgelöst von der Einrichtung einer S-Bahn Kiel weitere Bahnhaltepunkte in Neuwittenbek und Eckernförde-Süd realisiert werden. Auf der Strecke Neumünster–Flensburg sind perspektivisch ebenfalls weitere Stationen in Neumünster-Rendsburger Straße und in Alt Duvenstedt angedacht.

B zu 6-8

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 geplant.

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. Darüber hinaus wird ein neuer Haltepunkt in Neumünster an der Christianstraße geprüft.

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 zu einer attraktiven und umweltverträglichen Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden. Die Planungen zum ÖPNV sollen gut koordiniert und abgestimmt werden. Bei der Netzplanung sollen spezifische Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen von Benutzerinnen und Benutzern im Alltagsverkehr und eine besondere Verkehrsnachfrage durch den Tourismus 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 (SPNV) 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

Der sukzessive Angebotsausbau auf den Fährlinien der Kieler Förde soll insbesondere im Hinblick auf die wichtigen Verbindungen zwischen Ost- und Westufer und somit auch zwischen Landeshauptstadt Kiel und den Nachbargemeinden der Kieler Förde fortgeführt und die Abstimmung mit dem landgestützten ÖPNV sowie dem Radroutennetz weiter verbessert werden. Hiermit sollen attraktive Alternativen zur Fördeumfahrt auf dem Landweg geschaffen 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. Eine Etablierung nicht nur regionaler, sondern verbundweiter Standards für den ÖPNV erfolgt im Verkehrsverbund NAH.SH GmbH.

Im Planungsraum koordinieren derzeit vier regionale Nahverkehrspläne (RNVP) die Arbeit der unterschiedlichen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und gestalten, angepasst an die spezifischen räumlichen Anforderungen, eine moderne und nachhaltige Mobilität. Eine Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger in der KielRegion erfolgt auf der Grundlage des VRK-Vertrages über die Regionale Koordinierungsstelle ÖPNV, und dem Regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion. Die geschaffenen Strukturen ermöglichen eine kreisübergreifend einheitliche Bearbeitung.

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. In einer vorgesehenen Fortschreibung sollen für neue beziehungsweise veränderte Rahmenbedingungen Handlungsfelder und Lösungsansätze entwickelt werden.

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 Anbindung der Nahbereiche sowie Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung in den Regionen können, neben dem regulären Busverkehr, auch andere ergänzende, öffentliche Mobilitätsangebote, zum Beispiel eine flexible Bedienung durch On-Demand-Verkehre, Rufbusse oder Anruf-Linien-Taxen (ALT) sowie alternative Bedienungsformen eingesetzt werden. On-Demand-Verkehre sind Mobilitätsangebote auf Bestellung. Die Abholung kann dabei haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen. Ein Algorithmus berechnet die jeweils optimale Route. Rufbusse verkehren auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplans und Fahrtweges, jedoch nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr.

In dichter besiedelten Bereichen können On-Demand-Verkehre, als ergänzendes Dienstleistungsangebot des ÖPNV, besonders gut zu Tagesrandzeiten und für die „erste und letzte Meile“ eingesetzt werden.

Angebote im Planungsraum umfassen zum Beispiel:

- „ALiTa", Angebote zu Schwachverkehrszeiten im Rand- beziehungsweise Vorortbereich von Kiel,
- „ALFA", ein flächendeckend eingeführtes Bedarfsverkehrssystem das eine tägliche Anbindung im Taktverkehr an übergeordnete ÖPNV-Knoten für sämtliche Gemeinden des Kreises Plön gewährleistet,
- „Hin&Wech", ein On-Demand-Angebot in Neumünster,
- „Remo“, ein On-Demand-Angebot im Stadtverkehr des Wirtschaftsraums Rendsburg sowie
- ~~„Smile24“, ein im Rahmen des Projektes geschaffenes~~ ein On-Demand-Verkehr~~Angebot~~ in der Schleiregion.

Weitere~~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 oder die in kleineren Gemeinden aufgestellten Mitfahrbänke.

B zu 3

Größere Teile des Planungsraums liegen nicht im direkten Einzugsbereich des Schienennahverkehrsangebotes. Für diese Räume soll der Busverkehr den Zubringerdienst zu den für den regionalen SPNV bedeutsamen Haltepunkten 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, Melsdorf, Felde, Bredenbek, Schülldorf, Owschlag, Flintbek, Bordesholm, Aukrug, Hohenwestedt, 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 Optimierung des integralen Taktfahrplanes. Hierfür werden die Busverkehrslinien des Regionalverkehres unter Einbeziehung des SPNVs umgestellt. Ein weiterer Ausbau des SPNV-Netzes macht eine konsequente Anpassung des sonstigen ÖPNV-Netzes notwendig.

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 niedrigschwelligen 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 Fährschifffahrt auf der Kieler Förde kommt für die Personenbeförderung im Alltags- und Freizeitverkehr eine besondere Bedeutung zu. Die Maßnahmen zu deren Ausbau sollen fortgeführt werden, um weiter verbesserte Alternativen zur Umfahrt um die Förde zu schaffen.

Die östlichen und westlichen Uferbereiche der Kieler Förde sind über zahlreiche Anlegestellen an den öffentlichen Personenfährverkehr angeschlossen und werden mit wenigen Ausnahmen ganzjährig durch zwei Fährlinien (Fördefährlinie F1 und Schwentinelinie F2) bedient. Die Anlegestellen in Kiel (Bahnhofsbrücke, Seegarten, Reventlou, Bellevue, Friedrichsort, Falckenstein, Schilksee sowie Dietrichsdorf und Wellingdorf als Teil der Schwentinelinie) und in den angrenzenden Gemeinden (Mönkeberg, Möltenort, Laboe und Strande) sollen daher in ihrer Funktion für die Fährschifffahrt auf der Kieler Förde und die freizeitorientierte Fördeschifffahrt dauerhaft gesichert werden.

Im Sinne einer intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger sind gute Zu- und Abbringermöglichkeiten an den Anlegern unabdingbar. Hier gilt es, Verknüpfungen mit Bus- und Individualverkehren sicherzustellen und somit die Einrichtung von Mobilitätsstationen an den Anlegern voranzutreiben.

Die Sicherung eines attraktiven Angebotes und Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern ist auch für die Personenfähre Kiel-Holtenau über den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wichtig.

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~~.~~ und bei wesentlichen Straßenbaumaßnahmen bereits in der frühen Planungsphase Berücksichtigung finden. Das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) sowie regionale und kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte~~-~~wie zum Beispiel ~~D~~der Masterplan Mobilität der KielRegion sowie die ~~kommunale Mobilitäts- und~~ Radverkehrskonzepte der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön 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 den notwendigen Maßnahmen zum Erhalt und zur Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur im Planungsraum bedarfsgerecht auf der Grundlage des LRVN fortgesetzt werden. Maßnahmen, die dem Lückenschluss überörtlich bedeutsamer Radwegeverbindungen dienen, sollen dabei Priorität haben. Das LRVN soll als Grundlage für ~~E~~eine baulastträgerübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit genutzt werden, mit dem Ziel, den Ausbau einer durchgängigen und flächendeckenden Radinfrastruktur voranzutreiben. ~~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. ~~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 jedoch oftmals ~~aber~~ nicht mehr den aktuellen ~~modernen~~ Qualitätsansprüchen~~standards~~. Die derzeitigen Aktivitäten zu Ausbau, Sanierung und Erhaltung der Radverkehrsanlagen sollen daher bedarfsgerecht fortgesetzt werden. Dabei kommt den Ausbaumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

Das LRVN ist integraler Bestandteil des Landesentwicklungsplans. Mit der Verabschiedung des neu aufgestellten LRVN im Jahr 2023 ist ein flächendeckendes Verbindungsnetz entstanden, welches sich aus der Netzebene 1 (überregionale Verbindungen) und der Netzebene 2 (lokale Verbindungen) zusammensetzt und ein baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz darstellt.
Über die Verbindungen zentraler Orte hinaus wurden auch alle Radfernwege in Schleswig-Holstein, die vorrangig lokale Anbindung an Knotenpunkte des ÖPNV/SPNV sowie weiterführende Schulen berücksichtigt. Mit der Neuauflage des LRVN und der Überführung in ein flexibles digitales Format wird eine kontinuierliche Fortschreibung angestrebt. Radverkehrskonzepte der Kreise, touristische Themenrouten, die den Kriterien des Landes entsprechen sowie Radvorrangrouten- beziehungsweise Radschnellwegkonzepte können in das LRVN integriert werden.

Ziel ist, zunächst für die Radwege des LRVN an Landesstraßen einheitliche Qualitätsstandards zu etablieren ~~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. Das im LRVN definierte Netz ~~zur Verbindung der Zentralen Orte untereinander und mit den Kommunen in ihrem Einzugsbereich~~ sollte durch ~~in den~~ kreisweite~~n~~ und kommunale~~n~~ Radverkehrsplanungen aufgegriffen und verdichtet werden.

Den Kommunen kommt im Hinblick auf die Radverkehrsförderung und Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 eine besondere Bedeutung zu. Aus

diesem Grund wurden kreisweite Radverkehrskonzepte im Kreis Plön und Rendsburg-Eckernförde erarbeitet und befinden sich momentan in der Umsetzung. In der kreisfreien Stadt Neumünster wurde im Jahr 2023 der Masterplan Mobilität mit einem eigenen Radverkehrsteil, dem Nahmobilitätskonzept Radverkehr, beschlossen und befindet sich nun ebenfalls in der Umsetzung. Die Landeshauptstadt Kiel setzt den Veloroutennetzplan 2035 um., ~~welcher 2021 beschlossen wurde.~~ Dieser hat auch eine überörtlich verbindende Funktion.

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.

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 Bahnhaltepunkten beziehungsweise Standorten Kiel (Schulen am Langsee, Russee, Oppendorf), Neumünster (Einfeld und Bahnhaltepunkt am Stadtwald), Eckernförde, Flintbek, Raisdorf, Nortorf, Schülldorf, Achterwehr und Bredenbek realisiert werden oder befinden sich bereits in der Umsetzung.

Im Übrigen sollen geeignete Bus- und Bahnhaltepunkte sowie Fähranleger 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~~ attraktive Velorouten in Premiumqualität~~Premiumrouten~~:

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

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 Erholungsradverkehrs 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 4.7~~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.

Touristische Radverkehrskonzepte 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,
- Verbreiterung des NOK auf eine Mindestsohlbreite von 70 Meter und die Vergrößerung der Radien enger Kurven,
- Maßnahmen zur Kurvenaufweitung zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau,
- Vertiefung des Kanals um circa 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 Ausbauvorhaben 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. Aus kartographischen Gründen werden die Häfen der südlichen Kieler Innenförde und die Häfen in Rendsburg in der Karte gebündelt dargestellt.

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 Motorbootsport 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 und gegebenenfalls ausgebaut werden. Bei einem Ausbau ist auf die Anpassung der Fähren an heutige Anforderungen (Kapazität und Tonnage von Nutzfahrzeugen) zu achten.

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 Großkönigsförde und

Kiel-Holtenau sind Schleusensanierungen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau, der Ersatzneubau der Kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau, die Verbreiterung des NOK auf eine Mindestsohlbreite von 70 Meter und die Vergrößerung der Radien enger Kurven, die Vertiefung des Kanals um circa 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 und befinden sich teilweise in der Umsetzung.

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 Hafenentwicklung 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 sind 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 und bedarfsgerecht weiterentwickelt 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 und bedarfsgerechte Weiterentwicklung 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 gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt 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 um weitere Hubschraubersonderlandeplätze und 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, Landeplätze mit ihren im Einzelfall ausgewiesenen Bauschutz- und Lärmschutzbereichen sowie weitere Landeplätze nachrichtlich dargestellt. In der Tabelle 2 sind darüber hinaus noch weitere Sonderlandeplätze aufgeführt:

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

Bezeichnung	Kategorie	Nutzung	Bauschutz-bereich	Lärmschutz-bereich
Kiel-Holtenau	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport	Festsetzung gemäß § 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)	
Neumünster	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport		
Rendsburg-Schachtholm	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport		
Hohn	Militärflug-	Militärische	Festsetzung	Festsetzung

Bezeichnung	Kategorie	Nutzung	Bauschutz-bereich	Lärmschutz-bereich
	platz	Nutzung	gemäß § 12 LuftVG	gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 in Verbindung mit § 4 Absatz 4 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
Aukrug	Segelflug-gelände	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. Der eigenwirtschaftliche Flughafenbus Kiel–Neumünster–Hamburg Airport stellt eine hochwertige Anbindung an den Flughafen Hamburg sicher, eine Erweiterung des Angebotes wäre eine sinnvolle Ergänzung.

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.

Der Regionalplan für den Planungsraum II zum Thema Windenergie an Land Kapitel 4.7 wird derzeit neu aufgestellt. Nach Festsetzung wird die Landesverordnung für den Regionalplan Windenergie für den Planungsraum II im Gesetz- und

Verordnungsblatt Schleswig-Holstein veröffentlicht. Die Anlagen der Verordnung werden unter https://www.schleswig-holstein.de/raumordnungsplaene veröffentlicht.

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 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 (BBPlG), des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes (NABEG) und der TEN-E-Verordnung (EU) 2022/869 (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu Leitlinien für

die transeuropäische Energieinfrastruktur). Der dem BBPlG als Anlage beigefügte und zuletzt am 16. Juli 2024 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: 30. April 2024) 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 Umwelt Schleswig-Holstein, 2026~~2~~).

Standort	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Anschlussgröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Kiel-Bülk	475.000	378.761~~51.644~~	5
Neumünster	380.000	157.433~~142.974~~	5
Rendsburg	220.000	76.387~~79.251~~	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 Umwelt Schleswig-Holstein, 2022).

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	19.270	4
Holtsee	Rendsburg-Eckernförde	12.500	4
Waabs	Rendsburg-Eckernförde	12.000	4
Flintbek	Rendsburg-Eckernförde	12.000	4
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 zur Daseinsvorsorge insbesondere biologische (Vergärung, Kompostierung), mechanisch-biologische

Abfallbehandlungsanlagen (MBA) sowie Müllverbrennungsanlagen. Deponien der Deponieklassen I und II sowie die genannten Behandlungsanlagen sind nachrichtlich in der Karte mit einem „A“ gekennzeichnet. Umschlaganlagen und Recyclinghöfe ergänzen diese Strukturen. Aber auch weitere Anlagen zur Sortierung und Aufbereitung beispielsweise von Bau- und Gewerbeabfällen, Verpackungs- und Papierabfällen, Elektro- und Elektronikaltgeräten sowie zur Verwertung von Ersatzbrennstoffen sind für die Entwicklung einer ressourceneffizienten Kreislaufwirtschaft wichtig und besitzen regionale und teils überregionale Bedeutung. Der Bestandssicherung von Abfallentsorgungsanlagen 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.

Für die meisten Entsorgungstechniken sind die Kapazitäten der bestehenden Abfallentsorgungsanlagen im Land ausreichend, um die Entsorgungssicherheit bei gleichbleibendem Niveau der Abfallmengen mittelfristig sicherzustellen. Allerdings bedarf es einer Modernisierung und Ergänzung der Anlagenstruktur, um die Rückgewinnungsrate für hochwertige Recyclingmaterialien zu erhöhen. Vor dem Hintergrund auslaufender kreisübergreifender Entsorgungsverträge zur Restabfallentsorgung soll die Bedarfslage neu bewertet werden.

Ein Bedarf an zusätzlichen Deponiekapazitäten ergibt sich insbesondere für Abfälle aus dem Planungsraum II, da die im Planungsraum befindlichen Deponien Schönwohld und Grevenkrug nur noch über geringe Restkapazitäten verfügen. Dieser Bedarf besteht im Wesentlichen aufgrund von mineralischen Bau- und Abbruchabfällen, Rückständen aus der Abfallverbrennung sowie sonstigen industriellen Abfällen.

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 nachrichtlich dargestellt.

Die öffentliche Rest- und Bioabfallentsorgung ist im Planungsraum kreisübergreifend und auf Grundlage öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen und privatrechtlicher Verträge organisiert. Dabei werden die oben genannten Anlagen sowie weitere im Planungsraum III liegende Anlagen genutzt. ~~Zur Optimierung von Transporten werden unter Einbindung der privaten Entsorgungswirtschaft auch Mengentausche beispielsweise von Teilen der Restabfälle aus dem Kreis Plön und dem Kreis Nordfriesland durchgeführt.~~

In der mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage Neumünster-Wittorferfeld werden Restabfälle mehrerer Kreise und kreisfreien Städte aus allen drei Planungsräumen verarbeitet und anschließend in dem Ersatzbrennstoffkraftwerk TEV Neumünster energetisch verwertet. 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 aus der Landeshauptstadt und erfüllt darüber hinaus eine Funktion als hauptsächliche Entsorgungsanlage für die in weiteren Kreisen anfallenden Siedlungsabfälle sowie die Entsorgung gewerblicher Abfälle von privaten Unternehmen. Die zügige Umsetzung der bereits genehmigten Anlagen zur Klärschlammverbrennung und zur Phosphorrückgewinnung ist für die fristgerechte Einhaltung der bundesrechtlichen Vorgaben von landesweiter Bedeutung.

Das regionale und für die öffentliche Abfallwirtschaft bedeutsame Entsorgungsnetz wird im Planungsraum durch die Bioabfallbehandlungsanlagen in Neumünster-Wittorferfeld und in der Gemeinde Borgstedt ergänzt. Auch in diesen Anlagen werden zum Teil Bioabfälle aus anderen Planungsräumen 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 gering belasteten Bodenaushub 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,
  - Alt Duvenstedt/Lohe-Förden
  - Windeby (Christianshöh),
  - Langwedel;
- im Kreis Plön:
  - Laboe,
  - Panker (Todendorf),
  - Rantzau (Hohensasel),
  - Boostedt (planungsraumübergreifend).

In der Karte sind die großflächigen Sondergebiete Bund mit einer Flächengröße von circa 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. 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.

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 städtebaulichen Lagen kommen Konversionsflächen auch für andere bauliche Nutzungen infrage. Ihre Entwicklung sollte ortsverträglich erfolgen.~~

Am 27. Oktober 2025 hat das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) aufgrund aktueller geopolitischer Entwicklungen ein Moratorium für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) erlassen. All diese Liegenschaften werden der sogenannten „strategischen Liegenschaftsreserve der Bundeswehr“ zugeführt, die in den kommenden Jahren auf ihre militärische Eignung hin geprüft werden.

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 Industrie und produzierendem Gewerbe sowie 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 sollen die inhaltliche und bauliche Gestaltung des „Wissensquartiers CAU“ sowie 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 Raums 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 die Entwicklung der Kieler Stadtbahn das ÖPNV-System hochwertig ergänzen.
- Die ressourcenschonende Weiterentwicklung der Abfallwirtschaft durch das „Zero-Waste-Konzept“.
- 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 und Weiterentwicklung des Marinequartiers Wik. Auf das Moratorium des Bundesministeriums der Verteidigung für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wird verwiesen (Begründung zu Kapitel 4.11 Absatz 2).
- 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 einschließlich des Gewerbegebietes Grasweg und des Seefischmarktes.
- 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 Wohn- als auch Gewerbestandorte.

Im gewerblichen Bereich steht ein (Netto-)Flächenpotenzial von 77 Hektar (StandDezember 2023) 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 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 bietet Synergieeffekte zum Gewerbegebiet Wellsee und Flächenpotenziale für produzierendes Gewerbe.

Darüber hinaus sollen die bestehenden Ansätze zur interkommunalen Entwicklung von Gewerbegebieten in Kooperation mit Umlandgemeinden weiterentwickelt werden. Neben einer bedarfsgerechten interkommunalen Erweiterung des Gewerbegebietes in Dänischenhagen (Dänischenhagen-Altenholz-Kiel) sind auch für eine Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebietes in Melsdorf (Melsdorf-Kiel) Flächenpotenziale vorhanden. Aufgrund der Lagegunst an der Bundesstraße 404/Bundesautobahn 21 ist östlich der Anschlussstelle Klein Barkau ein überregionaler Standort für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse ausgewiesen (vergleiche Nahbereich Preetz 5.3). Die Gewerbegebietsentwicklung soll interkommunal mit der Landeshauptstadt Kiel erfolgen. Im Stadtrandkern Flintbek sind Potenziale für die Erweiterung des Gewerbegebietes nördlich der Landesstraße

318 vorhanden. An der Anschlussstelle Blumenthal der Landesentwicklungsachse Autobahn 215 sind perspektivisch Flächenpotenziale für überörtliche und überregionale Bedarfe vorhanden, die in Abhängigkeit von der Ausschöpfung der Gewerbeflächenreserven im Stadtrandkern Flintbek umgesetzt werden sollen. Der Standort Blumenthal soll interkommunal und insbesondere unter Einbeziehung des Stadtrandkerns Flintbek, auf der Basis einer sorgfältigen Prüfung der Bedarfslagen und eines Standortkonzeptes, entwickelt werden.

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 zum einen 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, Ostseeküstenradweg) 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 (siehe 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 Schwerpunktraums 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 Fördeschifffahrt 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 Masterplans 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 ein Stadtbahnsystem, das weitgehend auf eigenem Bahnkörper im Stadtgebiet geführt wird. Damit soll zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Mobilitätswende der Anteil der ÖPNV-Nutzung im Stadtverkehr deutlich gesteigert werden.

Auch die Fördeschifffahrt 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 S-Bahn in der Landeshauptstadt Kiel sollte eng mit den Ansätzen des Landesnahverkehrsplans zur Entwicklung eines S-Bahn-Systems in Kiel und der Region 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. Nach dem räumlichen Leitbild der Metropolregion gehört die Stadt zu den Metrokernen und Dynamikorten, die sich mit ihren Standortqualitäten und Zukunftsprojekten innerhalb der Metropolregion herausheben. 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. Eine weitere maßgebliche Grundlage soll die Klimaanpassungsstrategie für Neumünster sein. 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 Verladeterminal (Straße/Schiene) ausgebaut, der historische Lokschuppen einschließlich Drehscheibe zu einem kulturellen Ort entwickelt, der ehemalige Rangierbahnhof unter der Maßgabe der Klimaanpassung zu einem Park weiterentwickelt 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. 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. So hat die Stadt die Planungsabsicht auf dem Gelände der ehemaligen Hindenburg-Kaserne einen „Blaulicht-Campus“ mit ergänzenden auch gewerblichen Nutzungen zu entwickeln. Auf das Moratorium des Bundesministeriums der Verteidigung für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wird verwiesen (Begründung zu Kapitel 4.11 Absatz 2).

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 –Abfahrt Neumünster-Nord hat die Stadt gute Voraussetzungen für gewerbliche Ansiedlungen insbesondere von Logistikbetrieben geschaffen. Der Regionalplan legt hier einen überregionalen Standort für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse fest. Die südlich an den Gewerbepark Eichhof angrenzenden Erweiterungsmöglichkeiten sollen daher vorrangig für die Ansiedlung von flächen- und verkehrsintensivem Gewerbe genutzt werden. Im Industriegebiet Süd sind noch wenige Flächenreserven vorhanden, der Fokus liegt daher auch auf der Aktivierung von bisher un- oder mindergenutzten Flächen. Insofern 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. Existenzgründerinnen und -gründer 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 Fahrradweginfrastruktur erhöht werden. ~~Mit der Aufstellung eines Masterplans Mobilität soll dafür die Grundlage geschaffen werden~~Der Masterplan Mobilität bildet mit seinem integrativen Ansatz die Grundlage für weitere Planungen und Umsetzungen. 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 Einfelder See dienen der Naherholung. Naherholungsangebote und die Qualität der Kulturlandschaft innerhalb des Naturparks sollen gesichert und entwickelt werden. Im Bereich Einfelder 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 mit Blick auf den 2023 zwischen Neumünster und Umlandgemeinden geschlossenen Kooperationsvertrag 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 Planungsraums 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“~~„Lebendige Zentren“ 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~~von Bahnhof und Busbahnhof sowie der Übergang zur Innenstadt. Ein weiterer Fokus liegt auf dem

Uferweg 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~~ ~~f~~Für die weitere gewerbliche Entwicklung im Zentralen Ort Plön bestehen naturräumliche Einschränkungen~~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 Ausflugsschifffahrt) 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 Behrensdorf 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. 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 soll der überregionale Standort für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse entlang der B 404/A 21 im Abfahrtsbereich der Gemeinde Klein Barkau in interkommunaler Kooperation mit der Landeshauptstadt Kiel entwickelt werden (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 eine gemeindegrenzenübergreifend abgestimmte Verbesserung und Erneuerung der Infrastruktur und Lenkung der Besucherinnen und Besucher unter den Gesichtspunkten des Naturschutzes, zum Beispiel im Bereich des Schwentinentals, 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 Blomenburg 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 sowie die naturnahen Bereiche 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, Dienstleistungsbetriebe et cetera) ergänzt werden. 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 einmaligen geringfügigen Entwicklungsoption für den „Ostseepark“ ist durch eine qualifizierte Bauleitplanung erfolgt.

Aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt Kiel erfüllt das Schwentinetal 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 Hafenrandzonen 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 behutsam weiterentwickelt 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.

In den Kernbereichen für Erholung zwischen Eckernförde und Schlei 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. In den Gemeinden Windeby und Fleckeby befindet sich mit dem Osterwall ein Teil der UNESCO-Welterbestätte Archäologischer Grenzkomplex Haithabu und Danewerk, welche als überregionales Kulturdenkmal eine wichtige touristische Attraktion darstellt. Eine weitere Inwertsetzung der damit zusammenhängenden Erholungsinfrastruktur zusammen mit dem Danewerk sollte im Rahmen des Managementplans UNESCO-Welterbe Haithabu und Danewerk 2020 – 2030 und der Entwicklungsstrategie 2030 des Welterbevereins Haithabu und Danewerk e.V. angestrebt werden. 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 sowie 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 (Stadtrandkern 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. Zudem sollte ein integriertes Entwicklungskonzept die verschiedenen Kooperationsthemen wie unter anderem Einzelhandel, Mobilität, Daseinsvorsorge, digitale Angebote, kommunale Wärme- und Kälteplanung sowie Flächenmanagement aufgreifen und mit der Abstimmung der Flächenentwicklung zusammenführen. Darüber hinaus soll 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 Wirtschaftsraums 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.

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 Hafenquartier 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 Siedlungszusammenhanges 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. Potenziale für eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung von Bordesholm und Hoffeld bieten die Flächen südlich der L 49 und östlich der K 71. Das interkommunale Gewerbegebiet Dätgen soll die Flächenengpässe im Bereich des Unterzentrums teilweise auffangen (siehe Nahbereich Nortorf).

Der Bordesholmer und der Einfelder See 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 Ortsumgehung 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 auf der Basis eines Gesamtkonzeptes 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 Planungsraums 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 die Flächenengpässe im Bereich Bordesholm teilweise auffangen (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 Naturparks 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-Ostsee-Kanal 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 kreisgrenzenüberschreitenden Flusslandschaft „Eider-Treene-Sorge“. Die herausgehobene Naturausstattung 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.

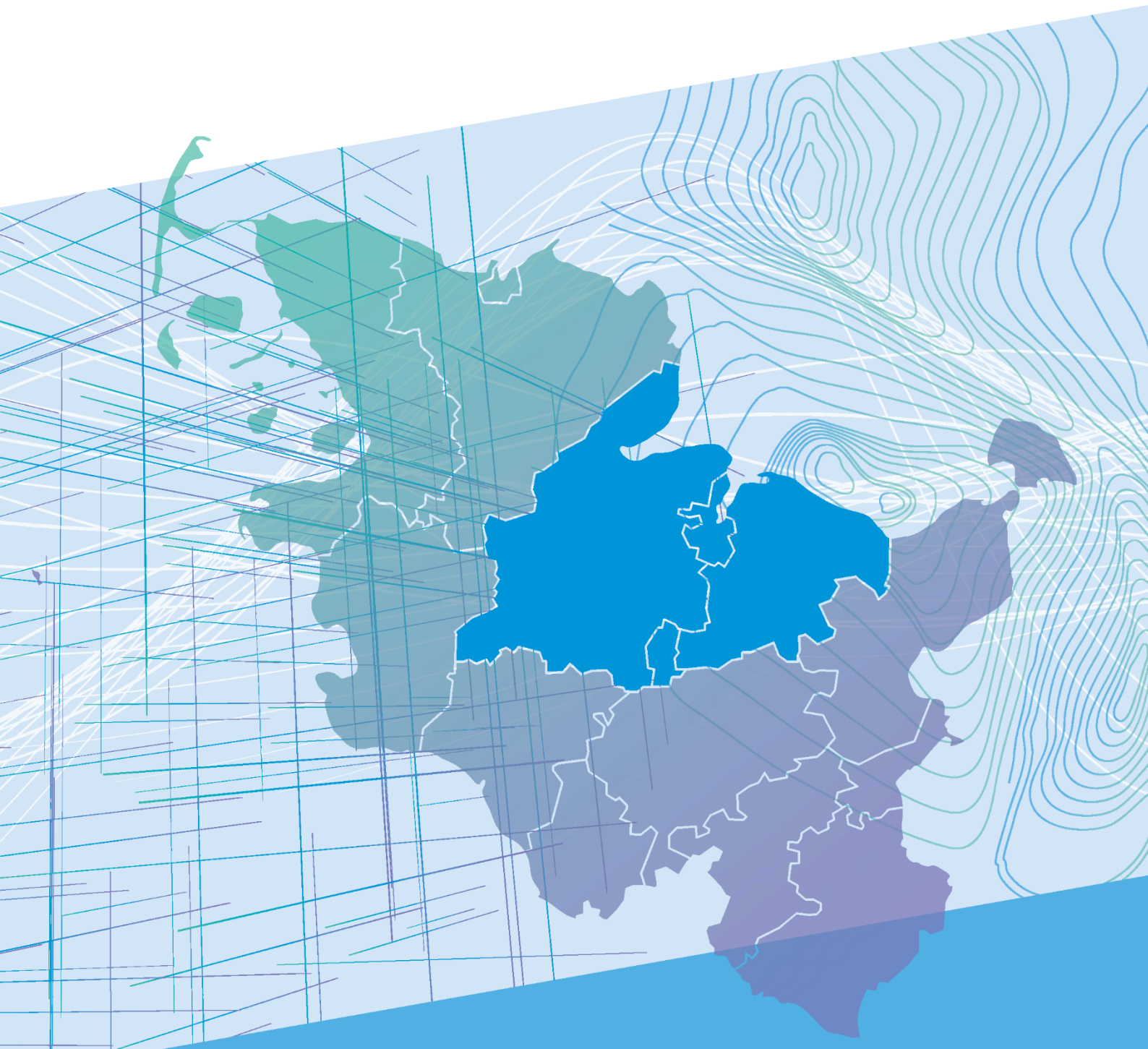
Schönhagen in der Gemeinde Brodersby ist ein stark touristisch geprägter Ortsteil mit Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge. Um diesen Tourismusstandort langfristig zu stärken, soll unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes eine Attraktivitätssteigerung unter anderem im Promenadenbereich 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.....154
Anlage 2: Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1.....193
Anlage 3: Themenkarten.....209
Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften.....214

Anlage 1: Nahbereichstabelle

Erläuterungen:

Spalte 1: Gemeindename

Spalte 2: Bevölkerung 31.12.~~2023~~2024 (Fortschreibung Basis Zensus ~~2011~~2022), 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.~~2023~~ 2024 (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, zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Juli 2024; 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, 2023; LEP 2021; eigene Recherche).

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2024~~43~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2024~~43~~	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Bordesholm	~~7.867~~7.855	3.966	~~4.029~~4.122	OR Kiel	Unterzentrum	Sitz des Amtes Bordesholm; Grundschule, Weiterführende Schule; Verwaltungsakademie; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Bissee	~~164~~161	85	~~85~~77	LR		
Brügge	~~1.142~~1.113	497	~~503~~494	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Bordesholm
Grevenkrug	~~226~~218	135	~~135~~133	OR Kiel		
Groß Buchwald	~~383~~404	172	~~180~~180	LR		
Hoffeld	~~180~~181	62	~~68~~79	LR		
Loop	~~189~~188	92	~~93~~96	SUB Neumünster		
Mühbrook	~~552~~521	256	~~259~~244	SUB Neumünster		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2024~~3~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2024~~3~~	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Negenharrie	~~373~~361	160	~~168~~172	LR		
Reesdorf	~~151~~150	66	~~68~~75	OR Kiel		
Schmalstede	~~292~~286	137	~~137~~122	OR Kiel		
Schönbek	~~215~~213	101	~~102~~96	LR		
Sören	~~204~~194	75	~~75~~72	LR		
Wattenbek	~~2.987~~2.980	1.295	~~1.337~~1.357	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Bordesholm; Grundschule
Nahbereich insgesamt	~~14.925~~14.825	7.099	~~7.239~~7.319			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20243	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20243	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Eckernförde, Stadt	21.62021.563	12.617	12.93812.748	SUB Eckernförde/ SRTE	Mittelzentrum	Seebad; Sitz des Amtes Schlei-Ostsee; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; Schön Klinik Eckernförde; Hafen; Bahnhof; Heimatmuseum, Ostsee Info-Center; Bundeswehrstandort; Wehrtechnische Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen, Maritime Technologie und Forschung
Altenhof	328312	154	157185	SUB Eckernförde		Herrenhaus
Barkelsby	1.5501.569	710	714731	SUB Eckernförde/ SRTE		Grundschule
Damp	1.5941.549	1.686	1.8181.176	LR/SRTE	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion (Ortsteil Vogelsang-Grünholz)	anerkannter Erholungsort, Seeheilbad (Ostseeressort Damp); Fachklinik, Rehakliniken

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20243	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20243	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Fleckeby	2.0852.034	1.020	1.0271.025	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule; anerkannter Erholungsort
Gammelby	499503	234	235240	SUB Eckernförde		
Groß Wittensee	1.3481.305	622	657654	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Sitz des Amtes Hüttener Berge; Grundschule Außenstelle
Güby	767642	288	295256	LR		Private Grundschule, Privates Internatsgymnasium
Haby	575549	266	274266	LR		
Holtsee	1.2791.276	621	623611	LR		Grundschule
Holzdorf	850860	479	483473	LR		
Hummelfeld	280270	140	146132	LR		
Klein Wittensee	208217	141	142136	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2024~~3~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2024~~3~~	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kosel	~~1.423~~1.397	857	~~877~~875	LR		Schleifähre Missunde
Loose	~~862~~879	379	~~384~~414	SUB Eckernförde		
Goosefeld	~~712~~721	348	~~355~~354	SUB Eckernförde	Besondere Gewerbefunktion	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Eckernförde
Osterby	~~1.065~~978	434	~~446~~467	SUB Eckernförde		
Rieseby	~~2.808~~2.755	1.271	~~1.317~~1.325	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule; Bahnhaltepunkt
Thumby	~~392~~371	283	~~289~~279	LR		
Waabs	~~1.445~~1.440	894	~~908~~932	LR/SRTE		Grundschule; anerkannter Erholungsort; Standortübungsplatz Ludwigsburg
Windeby	~~1.024~~1.011	499	~~509~~514	SUB Eckernförde		Standortübungsplatz Christianshöhe

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2024~~3~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2024~~3~~	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich insgesamt	~~42.714~~42.201	23.943	~~24.594~~23.793			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2024~~3~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2024~~3~~	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Felde	~~2.093~~2.095	1.019	~~1.039~~1.061	OR Kiel	ländlicher Zentralort	Grundschule; Bahnhof
Achterwehr	~~1.011~~1.043	445	~~450~~457	OR Kiel		Ortsteil Schönwohld: Nahbereich Kiel; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Felde; Sitz des Amtes Achterwehr; Bahnhaltepunkt
Bredenbek	~~1.554~~1.524	659	~~663~~664	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule; Bahnhaltepunkt
Krummwisch	~~710~~707	304	~~307~~313	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20243	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20243	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Westensee	1.5451.503	740	747774	LR		
Nahbereich insgesamt	6.9136.872	3.167	3.2063.269			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Gettorf	7.7377.540	3.549	3.6743.596	OR Kiel	Unterzentrum	Sitz des Amtes Dänischer Wohld; Grundschule, Weiterführende Schulen; Bahnhof; Heimatmuseum, Tierpark
Felm	1.1781.241	536	544529	OR Kiel		
Lindau	1.4081.420	611	641641	OR Kiel		
Neudorf-Bornstein	1.0721.110	481	488487	OR Kiel		Private Grundschule
Neuwittenbek	1.1381.181	504	507528	OR Kiel		NOK-Fähre

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Noer	~~876~~852	452	~~455~~440	OR Kiel		
Osdorf	~~2.534~~2.596	1.096	~~1.111~~1.105	OR Kiel		Grundschule
Schinkel	~~1.012~~1.051	467	~~477~~478	OR Kiel		Grundschule
Tüttendorf	~~1.229~~1.280	540	~~544~~529	OR Kiel		
Nahbereich insgesamt	~~18.184~~18.271	8.236	~~8.441~~8.333			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hanerau-Hademarschen	~~3.143~~3.037	1.445	~~1.488~~1.569	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort; Heimatmuseum
Beldorf	~~268~~272	138	~~142~~140	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Bendorf	~~446~~461	214	~~217~~220	LR		Bahnhaltepunkt
Bornholt	~~168~~174	87	~~89~~100	LR		
Gokels	~~581~~594	284	~~288~~297	LR		Bahnhaltepunkt
Haale	~~525~~495	249	~~252~~235	LR		
Lütjenwestedt	~~545~~540	243	~~249~~260	LR		
Oldenbüttel	~~262~~266	128	~~131~~134	LR		NOK-Fähre
Seefeld	~~359~~343	167	~~168~~171	LR		
Steenfeld	~~330~~324	163	~~163~~159	LR		NOK-Fähre
Tackesdorf	~~60~~76	42	~~42~~34	LR		
Thaden	~~226~~249	118	~~119~~126	LR		
Nahbereich insgesamt	~~6.913~~6.831	3.278	~~3.348~~3.445			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hohenwestedt	~~5.410~~5.428	2.600	~~2.693~~2.751	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Mittelholstein; Grundschule, Weiterführende Schulen; Bahnhof; Heimatmuseum
Beringstedt	~~744~~724	344	~~351~~345	LR		Bahnhaltepunkt
Brinjahe	~~102~~107	61	~~61~~62	LR		
Embühren	~~199~~189	100	~~100~~96	LR		
Grauel	~~271~~265	124	~~128~~127	LR		
Heinkenborstel	~~151~~138	70	~~7~~171	LR		
Jahrsdorf	~~225~~224	111	~~113~~115	LR		
Luhnstedt	~~388~~377	206	~~216~~207	LR		
Meezen	~~350~~364	201	~~204~~199	LR		
Mörel	~~243~~258	115	~~116~~118	LR		
Nienborstel	~~585~~598	260	~~269~~289	LR		
Nindorf	~~632~~622	283	~~299~~298	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Osterstedt	~~669~~656	301	~~302~~300	LR		Bahnhaltepunkt
Rade bei Hohenwestedt	~~99~~97	38	~~42~~50	LR		
Remmels	~~465~~496	204	~~213~~230	LR		
Stafstedt	~~371~~378	181	~~183~~179	LR		
Tappendorf	~~330~~333	150	~~152~~147	LR		
Todenbüttel	~~1.014~~1.066	498	~~509~~504	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule
Wapelfeld	~~323~~320	141	~~142~~154	LR		
Nahbereich insgesamt	~~12.571~~12.640	5.988	~~6.164~~6.242			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Hohn	2.7342.819	1.157	1.2581.286	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Weiterführende Schule; Militärflugplatz; Bundeswehrstandort
Bargstall	168163	69	7276	LR		
Breiholz	1.3851.333	659	671659	LR		NOK-Fähre
Christiansholm	226254	118	118118	LR		
Elsdorf-Westermühlen	1.6511.631	744	770743	LR		Dänische Schule
Friedrichsgraben	4951	22	2222	LR		
Friedrichsholm	431400	183	184176	LR		
Hamdorf	1.4421.436	613	675678	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule
Königshügel	172167	84	8981	LR		
Lohe-Föhrden	454438	218	226234	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Prinzenmoor	~~167~~166	77	~~78~~77	LR		
Sophienhamm	~~293~~302	160	~~161~~152	LR		
Nahbereich insgesamt	~~9.172~~9.160	4.104	~~4.324~~4.302			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kiel, Landeshaupt-stadt	~~248.873~~252.668	135.985	~~137.792~~140.946	VR Kiel/SRTE	Oberzentrum	kreisfreie Stadt; Sitz der Landesregierung mit den Ministerien; alle allgemeinbildenden Schulformen, berufsbildende Schulen, Regionale Berufsbildungs-zentren; Universität, Fachhochschulen, Muthesius Kunsthoch-schule, Duale Hochschule; GEOMAR Helmholtz-

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Zentrum für Ozean-forschung Kiel, Institut für Weltwirtschaft, ZBW/Leibniz-Informations-zentrum Wirtschaft, Leibniz-Institut für die Pädagogik der Natur-wissenschaften und Mathematik, Max Rubner-Institute für Mikrobiologie und Biotechnologie und für Sicherheit und Qualität bei Milch und Fisch; Universi-tätsklinikum Schleswig-Holstein, weitere Krankenhäuser und Fachkliniken; Verkehrs-landeplatz Kiel-Holtenau, Hafen, Fährbetrieb, NOK-Fähre; Hauptbahnhof, Bahnhaltepunkte; verschiedene Museen, Ausstellungen und Sammlungen (unter anderem Kunsthalle, Stadt- und Schifffahrts-

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						museum); Theater; Bundeswehrstandort
Boksee	475461	223	227230	OR Kiel		
Brodersdorf	404420	178	183196	OR Kiel		
Heikendorf	8.6988.372	4.345	4.4804.435	OR Kiel/SRTE	Stadtrandkern I. Ordnung	Seebad; Sitz des Amtes Schrevenborn; Grundschule, Weiterführende Schulen; Künstlermuseum Heikendorf; Bundeswehrstandort Laboe/Heikendorf
Laboe	5.5725.546	3.061	3.2303.430	OR Kiel/SRTE		Seebad; Grundschule; Bundeswehrstandort Laboe/Heikendorf
Lutterbek	328303	167	167149	OR Kiel		
Mönkeberg	4.0934.025	1.966	1.9831.999	VR Kiel/SRTE		Grundschule
Schönkirchen	6.8996.794	3.268	3.2913.385	OR Kiel		Grundschule, Weiterführende Schule

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Stein	~~852~~863	471	~~508~~494	OR Kiel/SRTE		anerkannter Erholungsort
Wendtorf	~~996~~963	621	~~643~~661	OR Kiel/SRTE		anerkannter Erholungsort
Altenholz	~~9.927~~9.865	4.869	~~4.920~~4.903	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Grundschulen, Weiterführende Schulen; Fachhochschule
Blumenthal	~~671~~610	314	~~315~~297	OR Kiel		
Böhnhusen	~~285~~277	155	~~156~~146	OR Kiel		
Dänischenhagen	~~3.754~~3.610	1.708	~~1.738~~1.704	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Altenholz; Sitz des Amtes Dänischenhagen; Grundschule, Dänische Schule
Flintbek	~~7.574~~7.486	3.479	~~3.654~~3.552	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Sitz des Amt Eidertal (ab Juni 2023); Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhaltepunkt
Kronshagen	~~11.854~~12.235	6.561	~~6.598~~6.514	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammen-hängendes Siedlungs-

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						gebiet mit Kiel; Grundschule, Weiterführende Schulen; Praxisklinik; Zentrales Institut des Sanitätsdienstes der Bundeswehr; Bahnhaltepunkt
Melsdorf	1.9742.096	826	827879	OR Kiel		Bahnhaltepunkt
Mielkendorf	1.3711.375	591	593596	OR Kiel		Grundschule Außenstelle
Molfsee	5.0034.972	2.453	2.4812.499	VR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Kiel; Grundschule; Freilichtmuseum, Landesmuseum für Volkskunde
Ottendorf	980986	391	394392	OR Kiel		
Quarnbek	1.7631.718	769	778788	OR Kiel		Grundschule; NOK-Fähre
Rodenbek	472443	213	214239	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rumohr	852814	381	380394	OR Kiel		
Schierensee	368336	184	188191	LR		
Schönhorst	325327	139	141152	LR		
Schwedeneck	2.9912.887	1.421	1.4781.503	OR Kiel		Grundschule; anerkannter Erholungsort; Eltern-Kind-Kurklinik; Bundeswehrstandort
Strande	1.5261.443	766	767776	OR Kiel/SRTE		Seebad; Grundschule
Techelsdorf	148144	75	7573	OR Kiel		
Nahbereich insgesamt	329.028332.039	175.580	178.201181.523			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Lütjenburg, Stadt	~~5.479~~5.424	2.816	~~2.957~~2.925	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Lütjenburg; Grundschule, Weiterführende Schulen; anerkannter Luftkurort; Eiszeitmuseum, Turmhügelburg
Behrensdorf (Ostsee)	~~654~~626	455	~~464~~444	LR/SRTE		anerkannter Erholungsort
Blekendorf	~~1.712~~1.699	916	~~931~~998	LR/SRTE		Grundschule; anerkannter Erholungsort
Dannau	~~579~~563	277	~~282~~280	LR		
Giekau	~~986~~942	510	~~520~~525	LR		
Helmstorf	~~310~~299	160	~~160~~161	LR		
Högsdorf	~~407~~405	195	~~202~~195	LR		
Hohwacht (Ostsee)	~~840~~786	866	~~901~~962	LR/SRTE		Seebad; Private Grund- und Gemeinschaftsschule
Klamp	~~615~~584	347	~~350~~336	LR		
Kletkamp	~~93~~107	82	~~82~~71	LR		
Panker	~~1.387~~1.471	725	~~735~~757	LR		Truppenübungsplatz

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Todendorf/Putlos
Tröndel	~~363~~360	178	~~181~~193	LR		
Nahbereich insgesamt	~~13.425~~13.266	7.527	~~7.765~~7.847			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Neumünster, Stadt	~~80.185~~79.809	42.194	~~42.713~~42.529	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 und Technik; Spielstätte

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Landestheater
Bönebüttel	2.1332.084	908	945923	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Neumünster; Grundschule
Großharrie	486501	240	242236	SUB Neumünster		
Tasdorf	375366	164	164165	SUB Neumünster		
Arpsdorf	299312	119	145155	LR		
Aukrug	3.9713.794	1.712	1.8011.815	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion (Ortsteil Innien)	Grundschule; anerkannter Erholungsort; Rehaklinik; Segelfluggelände; Bahnhaltepunkt
Ehndorf	589604	263	265272	SUB Neumünster		
Padenstedt	1.8201.789	654	711728	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Neumünster
Wasbek	2.4322.536	999	1.0301.089	SUB Neumünster		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Neumünster; Grundschule;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Bahnhaltepunkt
Nahbereich insgesamt	~~92.290~~91.795	47.253	~~48.016~~47.912			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nortorf, Stadt	~~7.175~~7.190	3.566	~~3.708~~3.764	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Nortorfer Land; Grundschule, Weiterführende Schule; Bahnhof
Bargstedt	~~765~~780	343	~~350~~339	LR		
Bokel	~~599~~598	281	~~284~~290	LR		
Borgdorf-Seedorf	~~454~~427	179	~~180~~231	LR		
Brammer	~~363~~347	182	~~183~~185	LR		
Dätgen	~~587~~575	269	~~270~~279	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Eisendorf	~~279~~275	161	~~163~~155	LR		
Ellerdorf	~~479~~505	239	~~241~~240	LR		
Emkendorf	~~1.368~~1.331	679	~~687~~669	LR		Grundschule Außenstelle
Gnutz	~~1.200~~1.194	573	~~594~~617	LR		Private Grundschule
Groß Vollstedt	~~986~~966	498	~~503~~509	LR		Grundschule
Krogaspe	~~445~~453	194	~~201~~207	SUB Neumünster		
Langwedel	~~1.554~~1.575	836	~~845~~880	LR		Grundschule; Standortübungsplatz Langwedel
Oldenhütten	~~156~~158	66	~~67~~62	LR		
Schülp bei Nortorf	~~776~~786	364	~~364~~367	LR		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Nortorf
Timmaspe	~~1.074~~1.132	464	~~470~~501	LR		Grundschule
Warder	~~690~~700	406	~~415~~423	LR		Tierpark Arche Warder
Nahbereich insgesamt	~~18.950~~18.992	9.300	~~9.525~~9.718			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Owschlag	3.8343.847	1.867	2.0231.934	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule; Bahnhof
Ascheffel	1.028974	444	446444	LR		Grundschule, Dänische Schule
Brekendorf	1.0281.014	551	567550	LR		Bundeswehrstandort
Damendorf	474455	210	224229	LR		
Hütten	231230	99	105102	LR		
Ahlefeld-Bistensee	517479	220	221247	LR		anerkannter Erholungsort (Ortsteil Bistensee)
Nahbereich insgesamt	7.1126.999	3.391	3.5863.506			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Plön, Stadt	8.9198.844	4.962	4.9975.12	SUB Plön/SRTE	Unterzentrum mit	Kreisstadt; Sitz des Amtes

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
			1		Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Großer Plöner See; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Regionales Berufsbildungszentrum; anerkannter Luftkurort; Eltern-Kind-Kurklinik; Bahnhof; Max-Planck-Institut für Evolutionsbiologie; Museum des Kreises Plön; Bundeswehrstandort
Ascheberg (Holstein)	3.0573.196	1.322	1.4091.507	SUB Plön	Besondere Wohn- und Gewerbefunktion	Grundschule; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Bösdorf	1.3501.246	623	638649	SUB Plön/SRTE		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Plön; Fachklinik
Dersau	979979	420	451500	LR		anerkannter Erholungsort
Dörnick	250259	131	133147	SUB Plön		
Grebin	1.0019 59	457	468532	SUB Plön		
Kalübbe	559563	259	262261	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Lebrade	~~583~~552	270	~~277~~277	SUB Plön		
Nehmten	~~302~~294	201	~~203~~189	LR		
Rantzau	~~341~~337	177	~~182~~173	LR		Standortübungsplatz Hohensasel
Rathjensdorf	~~466~~470	230	~~232~~223	SUB Plön		
Wittmoldt	~~162~~160	97	~~97~~87	SUB Plön		
Nahbereich insgesamt	~~17.969~~17.859	9.149	~~9.349~~9.666			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Preetz, Stadt	~~16.186~~16.503	8.254	~~8.452~~8.547	OR Kiel	Unterzentrum	Grundschulen, Weiterführende Schulen; Klinik Preetz, Fachklinik; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Barmissen	~~157~~171	76	~~76~~90	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Bothkamp	~~248~~250	130	~~130~~128	LR		
Dobersdorf	~~1.064~~1.122	501	~~500~~516	LR		
Großbarkau	~~252~~258	108	~~108~~101	OR Kiel		
Honigsee	~~456~~442	216	~~216~~215	OR Kiel		
Kirchbarkau	~~792~~821	353	~~354~~348	OR Kiel		Grundschule
Klein Barkau	~~274~~266	136	~~138~~124	OR Kiel		
Kühren	~~597~~575	296	~~300~~296	LR		
Lehmkuhlen	~~1.292~~1.275	626	~~637~~615	LR		
Löptin	~~278~~280	142	~~142~~132	LR		
Nettelsee	~~425~~442	193	~~204~~209	LR		
Pohnsdorf	~~391~~383	194	~~196~~208	OR Kiel		
Postfeld	~~447~~432	201	~~203~~205	LR		
Schellhorn	~~1.550~~1.539	719	~~723~~689	OR Kiel		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Preetz; Sitz des Amtes Preetz-Land;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Grundschule
Schlesen	~~564~~571	242	~~246~~268	LR		
Wahlstorf	~~434~~431	243	~~244~~227	LR		
Warnau	~~380~~395	160	~~170~~164	LR		
Nahbereich insgesamt	~~25.787~~26.156	12.790	~~13.039~~13.082			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rendsburg, Stadt	~~30.545~~30.633	16.048	~~16.243~~16.091	SUB Rendsburg	Mittelzentrum	Kreisstadt; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule, Regionale Berufsbildungszentren; SchönKlinik Rendsburg, Fachklinik;Hafen, NOK-Fähren; Bahnhof; Jüdisches Museum, Museen im Kulturzentrum,

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Spielstätte Landestheater
Alt Duvenstedt	1.8941.912	877	900913	SUB Rendsburg		Grundschule; Bundeswehrstandort Übungsgelände Alt Duvenstedt
Borgstedt	1.8151.767	765	826847	SUB Rendsburg		Grundschule
Bovenau	1.1361.118	475	494502	LR		
Büdelsdorf, Stadt	10.47010.417	5.558	5.6815.736	SUB Rendsburg	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Grundschule, Weiterführende Schule; Kunstwerk Carlshütte/NordArt
Bünsdorf	636517	379	380352	LR		Bundeswehrstandort
Fockbek	6.6366.561	3.210	3.3403.228	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Sitz des Amtes Hohner Harde; Grundschule, Weiterführende Schule
Hamweddel	459451	207	211199	LR		NOK-Fähre

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Haßmoor	~~249~~248	130	~~133~~142	LR		
Hörsten	~~59~~59	34	~~36~~29	LR		Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm
Holzbunge	~~355~~364	193	~~195~~179	LR		
Jevenstedt	~~3.406~~3.309	1.513	~~1.554~~1.577	SUB Rendsburg		Sitz des Amtes Jevenstedt; Grundschule, Weiterführende Schule
Neu Duvenstedt	~~122~~110	51	~~51~~59	LR		
Nübbel	~~1.549~~1.542	714	~~731~~721	SUB Rendsburg		Grundschule Außenstelle
Ostenfeld (Rendsburg)	~~584~~582	258	~~265~~270	LR		
Osterrönfeld	~~5.194~~5.008	2.399	~~2.476~~2.471	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Sitz des Amtes Eiderkanal; Grundschule; Fachbereich Agrarwirtschaft der Fachhochschule Kiel; Hafen

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rade bei Rendsburg	214219	99	102111	LR		
Rickert	1.0291.024	452	460473	SUB Rendsburg		
Schacht-Audorf	4.9434.795	2.281	2.3112.321	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Grundschule, Weiterführende Schule
Schülldorf	746764	292	293325	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg; Bahnhaltepunkt
Schülp b. Rendsburg	1.0691.028	522	538565	SUB Rendsburg		
Sehestedt	825772	425	428405	LR		NOK-Fähre
Westerrönfeld	4.9864.887	2.417	2.4392.548	SUB Rendsburg		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Rendsburg
Nahbereich insgesamt	78.92178.087	39.299	40.08740.064			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schönberg (Holstein)	6.3136.206	3.787	3.8474.188	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	577587	272	281274	OR Kiel/SRTE		
Bendfeld	201213	113	115106	LR		
Fahren	131126	86	8694	LR		
Fiefbergen	543506	267	276258	OR Kiel		
Höhndorf	490476	204	204197	OR Kiel		
Hohenfelde	1.0161.038	739	766761	LR		anerkannter Erholungsort
Köhn	765733	385	393406	LR		
Krokau	411402	201	204207	OR Kiel		
Krummbek	387392	192	194179	LR		
Passade	355356	158	168170	OR Kiel		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Prasdorf	417462	182	184220	OR Kiel		
Probsteierhagen	2.4422.469	1.033	1.1881.173	OR Kiel		Grundschule
Schwartbuck	806805	366	389381	LR		Grundschule
Stakendorf	476479	241	252272	LR/SRTE		
Stoltenberg	332337	147	147175	LR		
Wisch	701639	467	484646	OR Kiel/SRTE		
Nahbereich insgesamt	16.36316.226	8.840	9.1789.707			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Wankendorf	2.9462.917	1.390	1.4061.406	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Bokhorst-Wankendorf; Grundschule
Belau	366368	188	188210	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rendswühren	~~745~~732	332	~~341~~351	LR		
Ruhwinkel	~~963~~949	415	~~421~~443	LR		
Schillsdorf	~~849~~868	386	~~392~~406	LR		
Stolpe	~~1.289~~1.263	582	~~592~~588	LR		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Wankendorf
Nahbereich insgesamt	~~7.158~~7.097	3.293	~~3.340~~3.404			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Selent	~~1.728~~1.720	692	~~731~~777	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Weiterführende Schule; Sitz des Amtes Selent/Schlesen; Eltern-Kind-Kurklinik
Lammers-hagen	~~232~~251	147	~~147~~127	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Martensrade	978949	411	419431	LR		
Mucheln	576581	287	296304	LR		
Rastorf	769778	396	399384	LR		Ortsteile Hanskamp, Hohenberg, Rastorfer Passau, Redderkrug, Sackwisch, Wildenhorst: Nahbereich Selent; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Preetz
Fargau-Pratjau	840751	332	335390	LR		
Nahbereich insgesamt	5.1235.030	2.265	2.3272.413			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schwentinen-tal, Stadt	14.03214.091	6.657	6.7546.679	VR Kiel	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Kiel; Grundschulen, Weiterführende Schule; Fachklinik; Bahnhof;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Heimatmuseum
Nahbereich insgesamt	~~14.032~~14.091	6.657	~~6.754~~6.679			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich Schönwalde am Bungsberg						
Kirchnüchel	~~202~~186	89	~~88~~95	LR		zählt zum Nahbereich des Ländlichen Zentralorts Schönwalde am Bungsberg (Planungsraum III)
Nahbereich insgesamt (PLR II)	~~202~~186	89	~~88~~95			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich Kappeln						
Brodersby	~~678~~686	549	~~557~~575	LR/SRTE		anerkannter Erholungsort, Seebad (Ortsteil Schönhagen); Rehaklinik; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Dörphof	~~738~~728	405	~~408~~409	LR/SRTE		zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Karby	~~579~~525	304	~~306~~306	LR		Grundschule; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Winnemark	~~545~~582	284	~~290~~319	LR		Schleifähre Sundsacker; zählt zum Nahbereich der Stadt Kappeln (Unterzentrum mit

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~3~~4	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~3~~4	Raumkategorie/ Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Teilfunktionen eines Mittelzentrums im Planungsraum I)
Nahbereich insgesamt **(PLR II)**	~~2.540~~2.521	1.542	~~1.561~~2.522			

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	Behrensdorf (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
Karlsburger Holz	1425-301	Dörphof, Güby, Thumby, 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
Owschlager See	1623-306	Owschlag	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
Kluvensieker 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
Quellen am Großen Schierensee	1725-352	Schierensee, Westensee	24	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
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, Hohenwestedt, Lütjenweststedt, Nindorf, Osterstedt, Remmels, 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 Hohenwestedt, Stafstedt, Todenbüttel	2.364	VBG und VRG-Anteile
Haaler Au-Niederung	1823-402	Beringstedt, Breiholz, Haale, Lütjenwestedt, Tackesdorf, Todenbüttel	963	VBG und VRG-Anteile
Wennebeker Moor und Langwedel	1825-302	Borgdorf-Seedorf, Dätgen, Eisendorf, Langwedel	229	VRG und VBG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
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	Kreis Plön (336 Hektar): Bothkamp, Kirchbarkau, Klein-Barkau, Warnau Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.063 Hektar): Achterwehr, Bissee, Blumenthal, Böhnhusen, Brügge, Felde, Flintbek, Grevenkrug, Groß Buchwald, Krummwisch, Mielkendorf, Molfsee, Reesdorf, Rodenbek, Rumohr, Schierensee, Schmalstede, Techelsdorf, Wattenbek, Westensee Stadt Kiel: 100 Hektar	2.499	VRG und VBG-Anteile
Kreisfreie Stadt Kiel/Kreis Plön				
Untere Schwentine	1727-322	Stadt Kiel: 26 Hektar	451	VRG und VBG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Kreis Plön (425 Hektar): Lehmkuhlen, Preetz, Rastorf, Schönkirchen, Schwentinental		
Kreisfreie Stadt Neumünster/Kreis Plön/Kreis Rendsburg-Eckernförde				
NSG Dosenmoor	1826-301	Kreis Plön (74 Hektar): Großharrie Kreis Rendsburg-Eckernförde (214 Hektar): Bordesholm, Mühbrook, Negenharrie, Wattenbek Stadt Neumünster: 258 Hektar	546	VRG
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Schleswig-Flensburg (Planungsraum I)				
Schlei inklusive Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe	1423-394	Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.078 Hektar): Fleckeby, Güby, Kosel, Rieseby, Thumby, Winnemark Kreis Schleswig-Flensburg: 6.601 Hektar	8.679	
Schlei	1423-491	Kreis Rendsburg-Eckernförde (4.546 Hektar): Fleckeby, Güby, Kosel, Rieseby,	8.679	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Thumby, Winnemark, Ulsnis Kreis Schleswig-Flensburg: 4.133 Hektar		
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-392	Kreis Rendsburg-Eckernförde (826 Hektar): Alt-Duvenstedt, Fockbek, Lohe-Föhrden, Neu-Duvenstedt, Owschlag, Rickert Kreis Schleswig-Flensburg: 131 Hektar	957	VRG und VBG-Anteile
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-401	Kreis Rendsburg-Eckernförde (786 Hektar): Alt-Duvenstedt, Fockbek, Lohe-Föhrden, Neu-Duvenstedt, Owschlag, Rickert Kreis Schleswig-Flensburg: 100 Hektar	886	VRG und VBG-Anteile
Kreis Plön/Kreis Ostholstein (Planungsraum III)				
Östliche Kieler Bucht	1530-491	Kreis Plön (1.431 Hektar): Behrensdorf (Ostsee), Blekendorf, Hohwacht (Ostsee), Laboe, Lütjenburg, Schwartbuck, Stakendorf,	74.627	VBG

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

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Wahlstorf, Wittmoldt Kreis Ostholstein: 1.566 Hektar		
Großer Plöner See-Gebiet	1828-491	Kreis Plön (4.368 Hektar): Ascheberg (Holstein), Bösdorf, Dersau, Dörnick, Nehmten, Plön, Rathjensdorf, Wahlstorf, Wittmoldt Kreis Ostholstein: 167 Hektar	4.535	VBG
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Steinburg (Planungsraum III)				
Iselbek mit Lindhorster Teich	1922-391	Kreis Rendsburg-Eckernförde (76 Hektar): Bendorf, Bornholt Kreis Steinburg: 41 Hektar	117	VBG
Wälder im Aukrug	1924-391	Kreis Rendsburg-Eckernförde (427 Hektar): Aukrug, Meezen Kreis Steinburg: 451 Hektar	878	VBG
Wälder im Aukrug	1924-401	Kreis Rendsburg-Eckernförde (279 Hektar): Aukrug, Meezen Kreis Steinburg: 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	Kreis Rendsburg-Eckernförde (34 Hektar): Aukrug, Ehndorf, Grauel, Hohenwestedt, Meezen, Mörel, Rade bei Hohenwestedt, Tappendorf Kreis Steinburg: 137 Hektar Kreis Segeberg: 40 Hektar	211	VBG und VRG-Anteile
Kreis Rendsburg-Eckernförde/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)				
Gieselautal	1821-304	Kreis Rendsburg-Eckernförde (19 Hektar): Beldorf Kreis Dithmarschen: 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	Kreis Rendsburg-Eckernförde (2.794 Hektar): 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
		Kreis Dithmarschen: 2.525 Hektar Kreis Schleswig-Flensburg: 7.322 Hektar Kreis Nordfriesland: 2.361 Hektar		

Tabelle 3: Gebiete über 20 Hektar, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet erfüllen (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 Schrevendorf	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

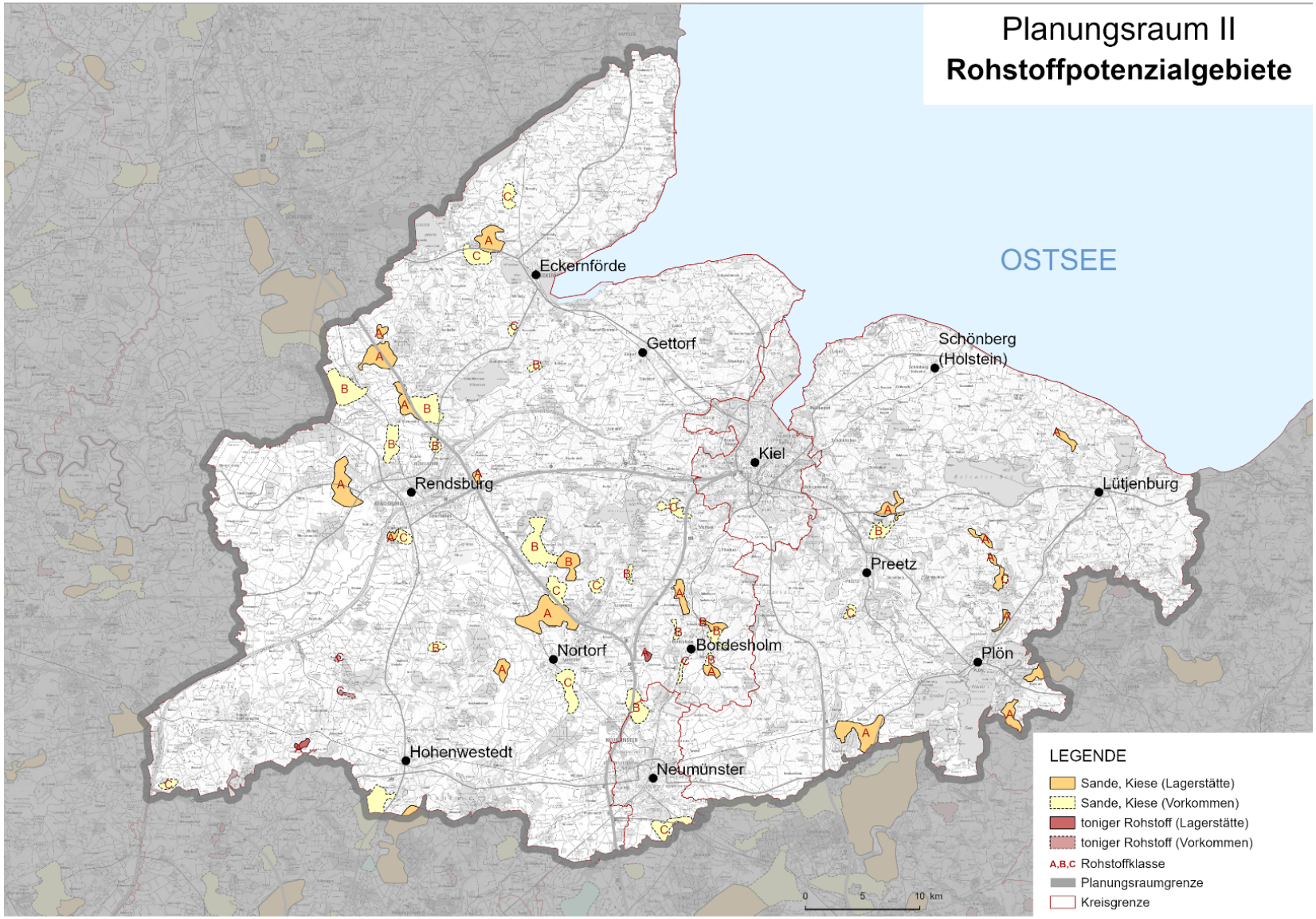
Großes Moor bei Rußland	Holzdorf, Loose, Waabs	168	VRG mit VBG-Anteilen
Hansdorfer See	Achterwehr, Mielkendorf	34	VRG
Hartshoper Moor	Bargstall, Hohn, Sophienhamm	452	VRG
Hemmelmarker See	Barkelsby	115	VRG
Holmer See und Randbereiche	Fleckeby, Kosel	49	VRG
Königsmoor	Christiansholm Friedrichsholm, Hohn, 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, Schülp bei Rendsburg	592	VRG mit VBG-Anteilen
Wolfskruger Moor	Güby, Hummelfeld	27	VRG

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

Erweiterung NSG Reher Kratt	Kreis Rendsburg-Eckernförde (140 Hektar): Jahrsdorf, Wapelfeld Kreis Steinburg: 213 Hektar	353	VRG mit VBG-Anteilen

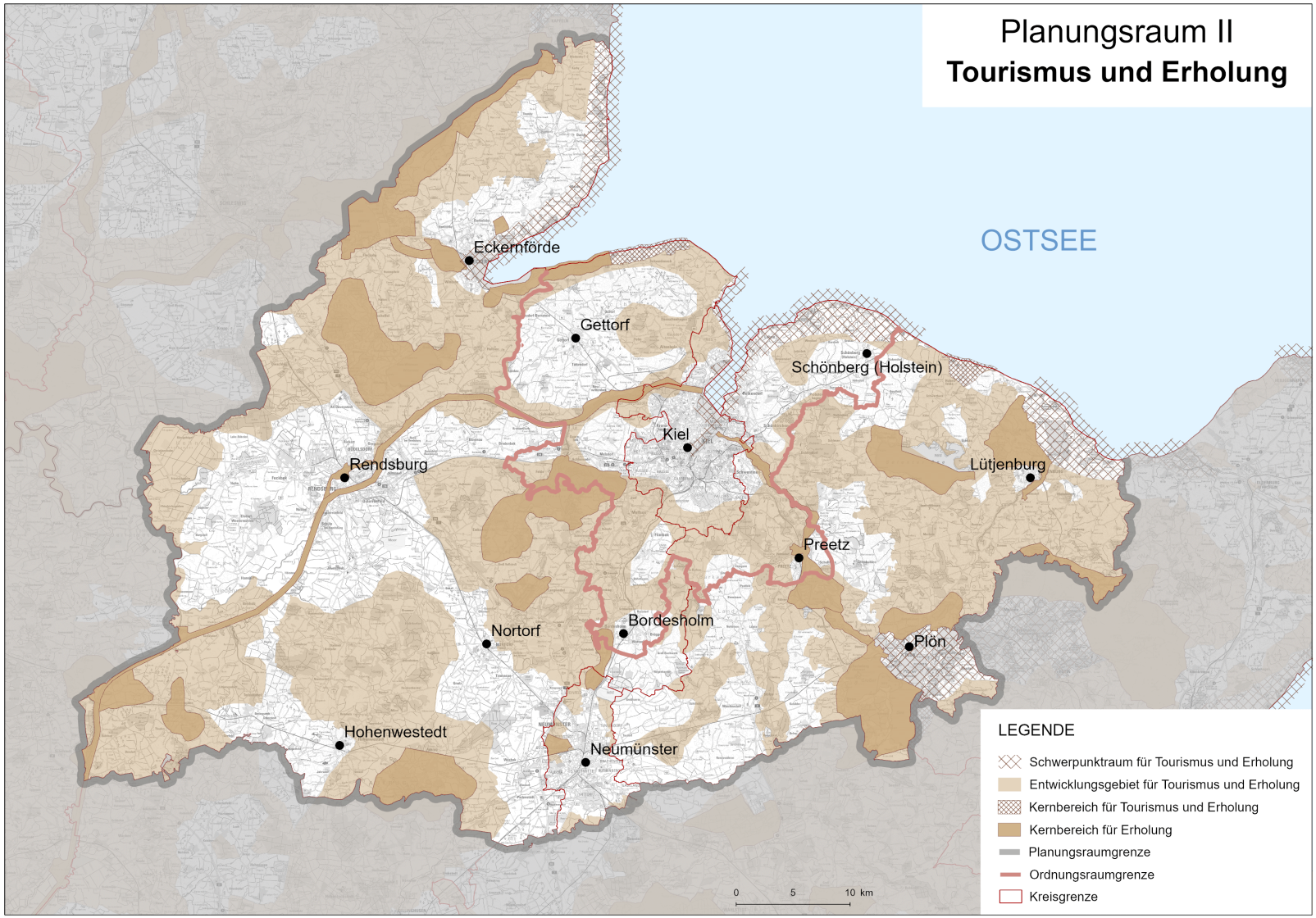
Anlage 3: Themenkarten

3.1 Themenkarte Rohstoffpotenzialgebiete



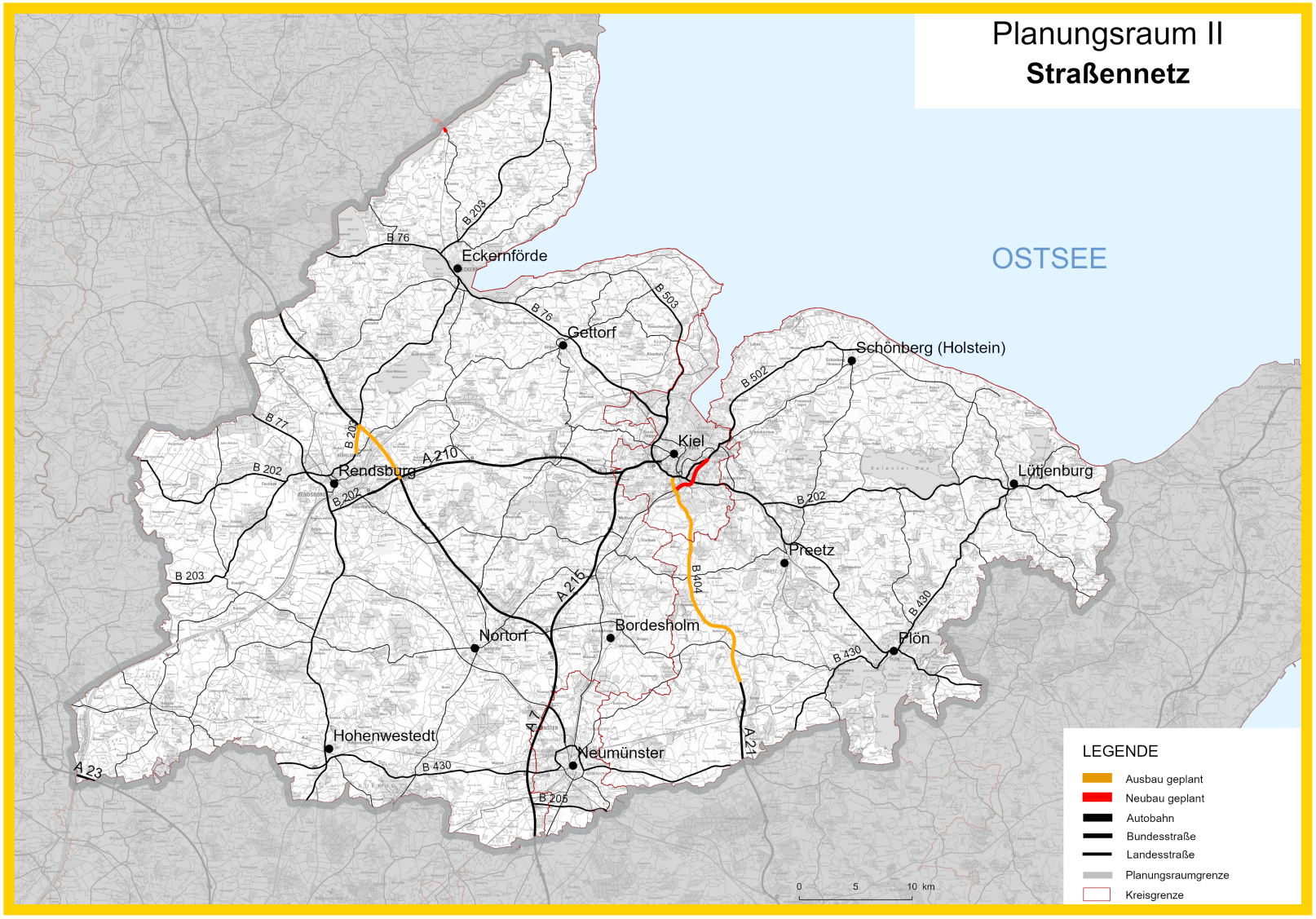
Themenkarte 1: Rohstoffpotenzialgebiete. Zurück zum Text.
Stand: 2019, Quelle: Geologischer Landesdienst im Landesamt für Umwelt (LfU), Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1 : 1 0 0 . 0 0 0 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0, Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

3.2 Themenkarte Tourismus und Erholung



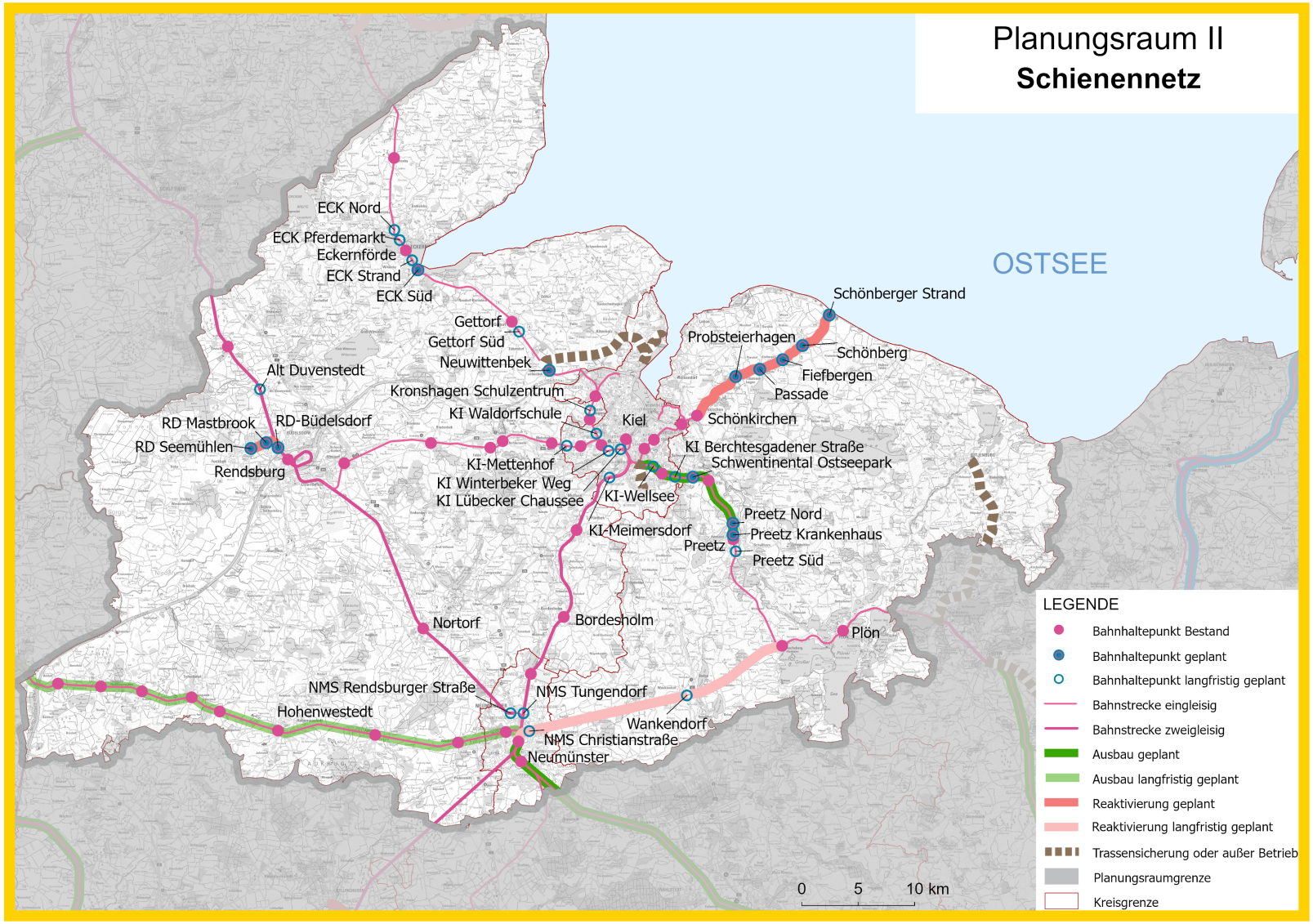
Themenkarte 2: Tourismus und Erholung. Zurück zum Text.
Stand: 2024, Quelle: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Planungsgruppe Umwelt/Büro KoRiS 2017, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1 : 1 0 0 . 0 0 0 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0, Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

3.3 Themenkarte Straßennetz



Themenkarte 3: Straßennetz. Zurück zum Text.
Stand: 2026, 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, 3. Entwurf 2026

3.4 Themenkarte Schienennetz



Themenkarte 4: Schienennetz. Zurück zum Text
Stand: 2026, Quelle: Eigene Zusammenstellung, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1 : 1 0 0 . 0 0 0 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0, Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum II – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

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 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257)
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I Seite 2543; 2014 I Seite 148, 271), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 239)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
BRPHVAnl	Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz) vom 19. August 2021 (BGBl. I Seite 3712)
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz vom 21. August 2009 (BGBl. I Seite 2870), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151)
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I Seite 1970, 3621), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 317)
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 Richtlinie (EU) 2025/1237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2025 (ABl. L 1237 S. 1)

LaplaG	Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GVOBl. Schl.-H. Seite 8), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2024 (GVOBl. Schl.-H. Seite 405)
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H. Seite 301, Seite 302, Seite 486), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. September 2024 (GVOBl. Schl.-H. Seite 734), Zuständigkeiten und Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt durch Artikel 64 der Verordnung vom 27. Oktober 2023, GVOBl. Schl.-H. Seite 514)
LuftVG	Luftverkehrsgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I Seite 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327)
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1964 (BGBl. I Seite 370), zuletzt geändert durch Artikel 28 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Seite 411)
LWaldG	Landeswaldgesetz vom 5. Dezember 2004 (GVOBl. Schl.-H. Seite 461), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 (GVOBl. Schl.-H. Seite 1002), Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt durch Artikel 30 der Verordnung vom 27. Oktober 2023, GVOBl. Schl.-H. Seite 514)
LWG	Landeswassergesetz vom 13. November 2019 (GVOBl. Schl.-H. Seite 425, Seite 426), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2024 (GVOBl. Schl.-H. Seite 875)
NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz vom 28. Juli 2011 (BGBl. I Seite 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151)

ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. Seite 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. Seite 274), Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt 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 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
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, Seite 30-37)
TEN-E-Verordnung	Verordnung (EU) 2022/869 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nummer 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nummer 347/2013, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2024 (ABl. L 1991 Seite 1)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)