

Stellungnahme zum Entwurf einer Landesverordnung über die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010

Die KielRegion GmbH begrüßt die Initiative der Landesregierung, den Landesentwicklungsplan sowie die Landschaftsrahmenpläne und Regionalpläne fortzuschreiben bzw. neu aufzustellen. **Wir heißen insbesondere gut, dass die „Kooperation und Vernetzung sowie das Denken und Handeln in funktionalen Räumen“ zum übergeordneten Leitgedanken wurde.**

Die KielRegion nimmt zum Entwurf der Landesverordnung wie folgt Stellung:

Teil A – Herausforderungen, Chancen und strategische Handlungsfelder

I. Schleswig-Holstein – Zukunft flexibel und gemeinsam gestalten

S. 13 (Zukunft anpacken – Hand in Hand)

Wir begrüßen das Leitbild, gemeinsam in funktionalen Räumen über die Gemeinde- und Stadtgrenzen hinaus zu denken und zu handeln, ausdrücklich. Die genannten Punkte betrachten wir als weisend für das Handeln der KielRegion GmbH.

S. 13ff. (Wachstumschancen nutzen – Räume nachhaltig und ausgewogen entwickeln)

Dieser Abschnitt konzentriert sich auf das Hamburger Umland (Planungsraum III). Es entsteht der Eindruck, dass die Landesregierung lediglich in diesem Verflechtungsraum Potentiale für eine dynamische Wirtschafts- und Wachstumszone sieht. Außerhalb der Metropolregion gelegene Räume, wie z.B. die KielRegion, werden nur am Rande erwähnt – obwohl auch diese erhebliche Wachstumschancen bieten. So verfügen die Planungsräume I und II beispielweise ebenfalls über attraktive Standortvoraussetzungen für Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen (wie viele aktuelle Beispiele zeigen). Wir plädieren darum dafür, die Wachstumspotentiale aller Regionen gleichermaßen zu betonen.

II. Landesplanung weiterdenken

S. 16

Immer mehr Menschen auf der Welt verlassen ihre Heimatländer, um woanders zu leben und zu arbeiten. Diese zunehmende globale Mobilität betrifft auch Schleswig-Holstein und **sollte als Trend aufgeführt werden. Wir schlagen hierfür den Begriff „Migration“ vor** (siehe

hierzu auch die „Migrations- und Integrationsstrategie der Landesregierung Schleswig-Holstein“).

III. Konzeptioneller Rahmen für den Landesentwicklungsplan

1 Digitalisierung

S. 18

Der Fokus des Kapitels liegt insbesondere auf dem Ausbau der digitalen Infrastrukturen. Dieser ist sicherlich wichtig. Doch der Smart City Charta des BBSR folgend sollte Digitalisierung vor allem die Bedarfe der Menschen in den Mittelpunkt stellen. Unserer Ansicht nach sollte dies den Kern des Kapitels ausmachen.

Analog zur Charta könnte der folgende Satz als Ergänzung dienen: **„Die digitale Transformation bietet Städten, Kreisen und Gemeinden Chancen auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung und zielt auf die ressourcenschonende, bedarfsgerechte Lösung der zentralen Herausforderungen der Stadt- und Regionalentwicklung ab.“** Hierzu gehört zum Beispiel auch, dass die digitale Transformation die Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben fördern sollte.

Die Förderung der **„digitalen Kompetenzen“** wird in der Unterüberschrift erwähnt, dann aber nicht weiter erläutert. Hierauf sollte im Text Bezug genommen werden.

„Die Digitalisierung wird mittel- bis langfristig zu „smarten“ Raumstrukturen und Infrastrukturen führen.“ Was soll dies konkret bedeuten? Wir schlagen vor, in diesem Abschnitt auf die Potenziale der Digitalisierung in ländlichen Räumen aufmerksam zu machen, um die vielfältigen Angebote der regionalen Daseinsvorsorge bzw. ihre Erreichbarkeit durch eine bessere Organisation des Mobilitätsangebotes zu sichern (Stichwort „Digitale Daseinsvorsorge“, siehe auch Raumordnungsbericht 2017, S. 122).

4 Innovation und Forschung

S. 20

An dieser Stelle sollte erwähnt werden, dass Schleswig-Holstein attraktiv für Gründerinnen und Gründer sein möchte.

Es sollte **„Einrichtungen des Wissens- und Technologietransfers“** heißen.

5 Regionen im Wandel

S. 21f.

Kooperationen sollten nicht nur geschaffen, sondern auch bestehende Kooperationen ausgebaut und verstetigt werden.

Wir begrüßen die genannten raumordnerischen Handlungsansätze. Folgende Anmerkungen haben wir hierzu:

- **„alten- und behindertengerechten“:** Wir schlagen vor, von „alterns- und behindertengerechten Wohnungen“ zu **sprechen**, da die Gestaltung von adäquaten Wohnbedingungen nicht nur im Alter, sondern während aller Lebensphasen gewährleistet sein sollte.
- Statt von „Mobilität“ **sollte** in Bezug auf konkrete Orte eher von „Erreichbarkeit“ gesprochen werden. Erreichbarkeit beschreibt die Möglichkeit eines Individuums, relevante Orte des alltäglichen Lebens zu erreichen und erweitert somit die individuelle Perspektive des Begriffs Mobilität um eine raumstrukturelle Ebene.
- Die Erstellung von regionalen Entwicklungskonzepten und anderen Papieren ist sehr sinnvoll. Es bedarf aber auch fester Strukturen, um diese umzusetzen. Darum schlagen wir vor, die Schaffung, den Ausbau und den Fortbestand regionaler Kooperationen als weiteren raumordnerischen Handlungsansatz aufzunehmen (siehe auch Anmerkungen zu S. 38).

6 Wirtschaftliche Basis

S. 23

Handlungsansätze zu Innovation und Forschung fehlen. **Vorschlag: „Bedingungen für eine fruchtbare Startup-Kultur schaffen, um Innovationen zu fördern und Potentiale in der Breite zu nutzen.“**

7 Mobilität der Zukunft

S. 23

Intensive Pendlerbeziehungen gibt es nicht nur zur Metropole Hamburg. Auch zwischen dem Kieler Umland und Kiel ist die Zahl der Pendlerinnen und Pendler groß.

Die ressourceneffizienten Mobilitätsformen könnten in diesem Absatz bereits benannt werden (Radverkehr, Elektromobilität, Carsharing usw.).

Teil B – Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Vernetzung und Kooperation

B zu 5 (S. 38)

Wünschenswert wären Aussagen dazu, wie die bestehenden regionalen Kooperationen konkret gestärkt und langfristig gesichert werden. In anderen Bundesländern zeigte sich, dass die meisten auf Kooperation gestützten regionalen Governance-Formen nach dem Auslaufen der Fördermittel in sich zusammenfielen. Der Landesentwicklungsplan sollte hierzu Stellung nehmen. Wir regen an, die regionalen Kooperationen über eine institutionelle Förderung dauerhaft zu unterstützen (siehe Metropolregion Hamburg).

Ergänzend schlagen wir eine themenspezifische Förderung von regionsbezogenen Projekten aus den strategischen Handlungsfeldern der Landesentwicklung vor (siehe beispielhaft die „Richtlinie zur Förderung Regionaler Initiativen im Freistaat Bayern für Zukunftsprojekte der Landesentwicklung“). Insbesondere die Zukunftsthemen Digitalisierung, Siedlungsentwicklung, Regionale Identität, Natur- und Umweltschutz sowie Mobilität sollten hierbei berücksichtigt werden.

Bitte auf die Schreibweise der „KielRegion“ achten. Folgende Formulierung schlagen wir für die Beschreibung der KielRegion vor:

Die KielRegion ist der Zusammenschluss der Landeshauptstadt Kiel sowie der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde. In der Region liegen neben der Großstadt Kiel noch sechs Klein- und Mittelstädte sowie 239 Gemeinden. Somit ist die KielRegion ein echter funktionaler Raum, der städtische und ländliche Räume verbindet. Schwerpunkte der regionalen Kooperation sind die Themen Leben, Mobilität, Wirtschaft und Wissenschaft.

Beispielsweise gibt es im Bereich Leben mit www.mokwi.de eine Plattform, auf der sich Menschen zusammenfinden und Projekte bewegen können, sowie das **Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Lebendige Regionen“**, in dessen Rahmen die Wohnraumsituation für neuzugewanderte Menschen verbessert werden soll.

Basierend auf den Ergebnissen aus dem Masterplan Mobilität hat 2018 das Regionale Mobilitätsmanagement seine Arbeit aufgenommen. Das Regionale Mobilitätsmanagement etabliert innovative Mobilitätslösungen – auch und insbesondere in ländlichen Räumen. Zudem koordiniert es die gemeinsame Planung und Umsetzung von Mobilitätsthemen.

Außerdem ist die KielRegion ein starker Wirtschaftsraum im Norden und zeichnet sich durch enge wirtschaftliche Beziehungen aus. Das Regionalmanagement koordiniert zahlreiche Projekte, die dazu beitragen, die regionale Wirtschaft zu stärken und zu vernetzen, den Fachkräftebedarf zu sichern und ein innovations- und gründungsfreundliches Klima zu schaffen.

Nicht zuletzt prägen vier Hochschulen mit insgesamt mehr als 34.000 Studierenden, 12 wissenschaftliche Einrichtungen und drei Exzellenzcluster die KielRegion. Auch die seit 2016 etablierte Nacht der Wissenschaft zeichnet die Region aus – und bezeugt die wachsende Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft.

Übrigens: Als Mitte des Landes positioniert sich die KielRegion „**Mitten im echten Norden**“ – in Anlehnung an die Dachmarke des Landes. Derzeit erfolgt eine Förderung des Regionalmanagements und somit der Kernaufgaben der KielRegion GmbH aus dem Landesprogramm Wirtschaft. An Strategien für eine langfristige Sicherung der Arbeit des Regionalmanagement arbeitet die KielRegion.

2 Raumstruktur

2.4 Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen

B zu 4 (S. 53)

Die Schaffung von stadtreionalen Velorouten kann ebenfalls zu einer besseren Verkehrsanbindung zwischen Kernstadt und Umland führen. Insgesamt sollte die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs stärker berücksichtigt werden.

3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

3.3 Siedlungsachsen

3 G (S. 70)

Starke Busachsen können ebenso als Kriterium für die Abgrenzung der Siedlungsachsen dienen (siehe z.B. Masterplan Mobilität der KielRegion).

3.6 Wohnungsversorgung

1 G (S. 75)

Wir begrüßen den Grundsatz, dass in allen Teilräumen des Landes die bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum sichergestellt werden soll, ausdrücklich.

Unserer Meinung nach müsste sich dieses Postulat allerdings noch deutlicher im LEP wiederfinden und zum Beispiel im Teil A betont werden.

3.6.1 Wohnungsbauentwicklung in den Gemeinden

3 Z (S. 77)

Beim Neubau von Wohnungen sollte stärker differenziert werden. Wie auf S. 75 des LEP-Entwurfs richtig festgestellt, ist ein Rückgang der Nachfrage nach Einfamilienhäusern zu erwarten. Der Geschosswohnungsbau hingegen weist schon jetzt eine Unterdeckung auf. Zugleich können durch den Bau von mehrgeschossigen Wohnungen die Flächenversiegelung, der Energieverbrauch und die kommunalen Infrastrukturkosten reduziert werden. Außerdem ist der Geschosswohnungsbau der Bereich, in dem der Bedarf an bezahlbarem Wohnen gedeckt wird.

Damit wird deutlich, dass der Fokus im Geschosswohnungsbau liegen sollte. Anreize für den Bau von Einfamilienhäusern gilt es zu reduzieren, mehr Anreize für den Bau von Geschosswohnungen müssen geschaffen werden. Nur so können die Ziele Schleswig-Holsteins erreicht werden, den Flächenverbrauch bis 2030 auf höchstens 1,3 ha/Tag zu begrenzen und eine bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum sicherzustellen.

Konkrete Lösungen müssten tiefergehend diskutiert werden. So könnte der Landesentwicklungsplan in der Zielsetzung und den Maßnahmenvorgaben den Flächenverbrauch bei der Wohnungsbauentwicklung mit konkreten Zielvorgaben begrenzen. Auch könnte bei bestimmten Neubau-Wohngebieten eine Geschossflächenzahl definiert werden, die nicht unterschritten werden darf (z.B. 0,6).

Anreize können zudem durch Förderprogramme geschaffen werden. Hier geht Baden-Württemberg mit dem Programm „Fläche gewinnen durch Innenentwicklung“ (FGDI) mit gutem Beispiel voran. Schwerpunkt des Förderjahres 2019 ist die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und der Einsatz kommunaler Flächenmanager für Wohnzwecke. Außerdem sind interkommunale Kooperationen mit dem Ziel eines effizienten Umgangs mit Fläche förderfähig.

3.8 Interkommunale Vereinbarungen zur Siedlungsentwicklung

B zu 1 (S. 86)

Hier sollte die Erarbeitung von regionalen Wohnungsmarktanalysen und -konzepten ergänzt werden.

4 Wirtschaftliche Entwicklung

4.1 Wirtschaftliche Basis und Zukunftsfelder der Wirtschaft

2 G / B zu 1, 2 (S. 107f.)

Auch hier fehlen die Themen Fördern von Gründer*innen und Unterstützen von Startups.

Es soll „die Innovationsfähigkeit der Unternehmen im Land gestärkt werden“. Als Instrument dafür wird lediglich der Technologietransfer zwischen Unternehmen und Hochschulen identifiziert. Innovationsfähigkeit müssen Unternehmen jedoch individuell aus sich heraus entwickeln. Denn eine Universität kann kein neues Produkt/Dienstleistung für ein Unternehmen entwickeln. Diese Innovationsfähigkeit müsste mit geeigneten Instrumenten gefördert werden.

Der Fachkräftemangel, der nach Geschäftsrelevanz in allen Unternehmensumfragen weit vor der Digitalisierung liegt, wird zwar im LEP benannt. Es werden jedoch außer der gebetshaft wiederholten Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft keine Lösungen für KMU im LEP präsentiert. Hier fehlt es an Strategien, um auch in Zukunft den viel höheren Bedarf der Unternehmen an Facharbeiter*innen als an Spezialist*innen zu decken.

In Bezug auf die Digitalisierung fehlt ein Konzept für eine Stärkung der Weiterbildungsstrukturen im Land, um dem vielzitierten Umbau der Qualifikationen gerecht zu werden und so zum einen massenhaften Entlassungen im geringqualifizierten Bereich sowie zum anderen dem Fachkräftemangel im hochqualifizierten Bereich entgegenzuwirken.

4.2 Wissenschaft, Forschung, Technologie

2 G (S. 109)

Die Bedeutung von Wissenschaft, Forschung und Technologie geht weit über den Transfer in die Wirtschaft hinaus. Sie haben Auswirkungen auf die gesellschaftliche Entwicklung insgesamt. Dies sollte in diesem Abschnitt stärker betont werden.

B zu 1, 2 (S. 109f.)

Die „differenzierte Hochschul- und Forschungslandschaft“ sollte bei den Grundsätzen stärker betont werden.

Themenkarte 10 (S. 110)

Zu ergänzen: Duale Hochschule Schleswig-Holstein

Themenkarte 11 (S. 111)

Zu ändern: Technik- und Ökologiezentrum Eckernförde (TÖZ)

Zu ergänzen: Forschungs- und Entwicklungszentrum Fachhochschule Kiel GmbH

4.3 Mobilität und Verkehr

2 G (S. 112)

Für die Umsetzung der Mobilitätskonzepte und Verkehrspläne sollten gemeinsame Kooperationsstrukturen, wie regionale Mobilitätsmanagements, geschaffen und institutionalisiert werden. „Verkehrsmittel sollen daher verstärkt intermodal verbunden sowie regionale und überregionale Mobilitätskonzepte und Verkehrspläne erarbeitet und **aufeinander abgestimmt werden.**“ Dieser sollte ergänzt werden **um den Satz** „Deren Umsetzung soll durch regionale Kooperationsstrukturen, wie Mobilitätsmanagements, unterstützt werden.“ (siehe hierzu die „Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ des Landes Nordrhein-Westfalens)

4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr

1 G (S. 129)

Wichtig ist es, Angebote zu schaffen, die Gemeinden und Städte in den Regionen miteinander verbinden, um die Nutzung des alleinbesetzten PKW zu reduzieren. Der Grundsatz sollte entsprechend um folgenden Textbaustein ergänzt werden: „Hochverdichtete und ländliche Räume sollten durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot **miteinander verbunden werden.**“

3 G (S. 130)

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs sollte sich in einem separaten Unterkapitel widerspiegeln. Die gemeinsame Betrachtung mit dem ÖPNV ist ohnehin nicht nachvollziehbar.

B zu 1, 2 (130)

„An Zentralen Orten sollen sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs **geschaffen werden.**“ Dieser Satz sollte in „An bedeutenden Haltepunkten des Bus- und Schienenverkehrs sollen sichere (...)“ verändert werden.

In der KielRegion werden an vielen Orten Mobilitätsstationen mit angegliederten Mobilitätsangeboten, wie Bike- und Carsharing, sowie guten Radabstellanlagen geschaffen. Diese sollen an wichtigen Umsteigepunkten und relevanten Haltepunkten entstehen.

Gerade im ländlichen Raum gibt es wichtige Umsteigepunkte, die nicht nur an zentralen Orten geschaffen werden können. Beispielhaft ist der Integrierte Taktfahrplan des Kreises Kreis-Rendsburg-Eckernförde zu nennen, welcher im Januar 2021 startet. Im neuen Konzept liegen die wichtigen Umsteigepunkte dort, wo die Umsteigezeit ideal ist. Dadurch verringert sich die Reisezeit. Dies hat aber auch zur Folge, dass wichtige Haltestellen **außerhalb von zentralen Orten entstehen. Wichtig ist es die „Starken Achsen“ des ÖPNV zu stärken**, um den ÖPNV für möglichst viele Menschen attraktiv zu machen.

B 3 (S. 131)

Die KielRegion erarbeitet als eine der Maßnahmen des Masterplan Mobilität zurzeit ein regionales Radverkehrsnetz zur Alltagstauglichkeit.

„Hierzu wird das Land eine Landesstrategie zur Förderung des Radfahrens entwickeln und dabei konkrete Maßnahmen zur Radverkehrsförderung entwickeln, darstellen und umsetzen.“ Zur Stärkung des Radverkehrs ist die Kombinierbarkeit von Rad und ÖPNV wichtig. Die KielRegion stärkt durch Mobilitätsstationen entlang der starken Achsen des ÖPNV den Radverkehr im ländlichen Raum.

4.8 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

3 G (S. 189)

Es sollte **„der Erhalt der Artenvielfalt und Biodiversität“** mit aufgenommen werden.

5 Entwicklung der Daseinsvorsorge

B zu 2 (S. 194)

An dieser Stelle könnte auf bestehende Maßnahmen aus Schleswig-Holstein verwiesen werden, z.B. auf die digitale Bürgerplattform MokWi.de der KielRegion.

B zu 6 (S. 196)

„behinderter Menschen“ -> Menschen mit Behinderungen