

Regionalbüro Uthlande • Hafenstr. 23 • 25938 Wyk auf öhr

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein  
Staatskanzlei  
Abteilung Landesplanung, Personal, Haushalt  
Ref. Grundlagen der Landesentw. und Rauminformation  
Herrn Frank Liebreuz  
Düsternbrooker Weg 104  
24105 Kiel

Amrum Föhr Gröde  
Helgoland Hooge Langeneß  
Nordstrand Pellworm Sylt

Regionalbüro Uthlande  
Hafenstr. 23  
25938 Wyk auf Föhr  
Tel. 04681/ 3468  
Fax 04681/ 3450  
[eckelt@inselundhalligkonferenz.de](mailto:eckelt@inselundhalligkonferenz.de)  
[www.inselundhalligkonferenz.de](http://www.inselundhalligkonferenz.de)

Wyk auf Föhr, 03.08.2016

#### Nachrichtlich per Mail

Herrn Landrat Dieter Harrsen  
Kreis Nordfriesland  
Marktstraße 6  
25813 Husum  
[landrat@nordfriesland.de](mailto:landrat@nordfriesland.de)

#### Vorab per Mail:

[frank.liebreuz@stk.landsh.de](mailto:frank.liebreuz@stk.landsh.de)

## **Grünbuch „Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030“**

Sehr geehrter Herr Liebreuz,

vielen Dank für die Zusendung des o.g. Grünbuchs. Derzeit sehen wir jedoch keine Möglichkeit einer detaillierten Stellungnahme, da belastbare Aussagen von Seiten der Landesregierung in dem Grünbuch fehlen. Es ist nicht ersichtlich, wohin sich das Land entwickeln soll oder wie / durch welche Maßnahme ein Ziel erreicht werden soll. Das Grünbuch gibt nur einen Überblick von gesammelten Themen. Wir können daher nur einige Punkte einbringen, die unbedingt ergänzt werden sollten und bitten um Berücksichtigung.

### **Zu Vorbemerkungen**

#### **S. 04-05**

Geographie: Bei der Vorstellung von Schleswig-Holstein in Zahlen, Daten und Fakten fehlen die Inseln und Halligen der Nord- und Ostsee. Diese sind jedoch nicht nur ein geographischer Höhepunkt, sondern auch ein starker wirtschaftlicher Faktor für den Tourismus im Bundesland. Zudem bedingt gerade die Insellage eine besondere Beachtung, die sich in der Landesentwicklungsstrategie angemessen wiederfinden sollte.



## **S. 06-07**

Küstenlinie: Prägend für Schleswig-Holstein sind ganz besonders die Deiche – bedingt durch die Lage zwischen zwei Meeren, durch die Flüsse sowie die Maßnahmen der früheren Landgewinnung und des heutigen Küstenschutzes. Die Länge aller Küsten- und Flusssdeiche und ihre Funktion (1. Deichlinie, 2. Deichlinie usw.) sollte ebenso Erwähnung finden, wie die Länge der verschiedenen Straßen.

## **Zu 01. Schleswig-Holstein im Wandel – Rahmenbedingungen und Trends**

### **S. 22-23**

UNESCO Biosphärenreservat: Im letzten Absatz wird auf die besondere geographische Lage Bezug genommen. Jedoch fehlen auch hier die Inseln und die einzigartigen Halligen. Die Halligen sind zudem Teil des „Biosphärenreservates Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Halligen“. Diese Auszeichnung der UNESCO sollte ebenfalls Beachtung finden.

### **S. 24-25**

Nordseestrategie: Nachdem die erfolgreiche Ostseepolitik des Landes Schleswig-Holstein 2009 in die „Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum“ eingemündet ist, erwarten wir vom Land Schleswig-Holstein auch eine stärkere Zuwendung zur Nordseepolitik. Ein Bekenntnis zur Entwicklung einer Nordseestrategie in der Landesentwicklungsstrategie ist für uns die logische Folgerung. Die Ostseestrategie ist Ansporn, eine vergleichbare Entwicklung auch für den Nordseeraum zu beginnen. Die Nordseeanrainerstaaten sind politisch, historisch und kulturell seit Jahrhunderten eng miteinander verbunden. Die Nordseestrategie kann dazu beitragen, drängende Probleme und Herausforderungen, vor denen die gesamte Nordseeregion steht und die nicht von einzelnen Regionen oder Mitgliedsstaaten alleine gelöst werden können, grenzüberschreitend zu beraten und zu lösen.

## **Zu 03. Zukunft heute gestalten – neun strategische Leitlinien für die Zukunft Schleswig-Holsteins**

### **S. 54-55**

Breitbandausbau: In der Landesstrategie wird auf Breitbandstrategie 2030 verwiesen. Die Verfügbarkeit von leistungsfähigen Mobilfunknetzen und öffentlichem WLAN müsse mitgedacht werden.

Bei den folgenden Leitfragen fehlt die Frage: Wie wird der besondere Standort der Inseln und Halligen berücksichtigt bei der der Versorgung mit Glasfaser oder einem vergleichbaren Standard?

### **S. 56-57**

Bildung: Als positives Beispiel für eine gelungene Bildungspolitik lässt sich das Angebot des E-learning auf den Halligen vorzeigen, das zu einer Verbesserung des guten Bildungsangebotes für Schulkinder unterstützend genutzt wird.

### **S. 68-69**

Ehrenamt: In diesem Abschnitt geht es um die Notwendigkeit soziale Infrastruktur zielgerichtet auszubauen, um die Standortfaktoren, die zur Lebensqualität dazugehören zu



erhalten und zu stärken. Gefördert werden soll die Bereitschaft und die Befähigung zum ehrenamtlichen Engagement junger Menschen.

Welche Möglichkeit gibt es, Jugendliche und junge Erwachsenen in die Entwicklung von ländlichen Regionen zu integrieren und mitzunehmen? Welche Grundlagen bedarf es, um jungen Menschen Freude am Experimentieren auf Ebenen der Vereine oder Kommunen zu vermitteln und ihnen Mut zu machen, Verantwortung zu übernehmen (Vereinsvorstände, Gruppenleiter, etc.)? Welche „Freiräume“ brauchen Menschen, die für ihre oder andere Zielgruppen am Gestaltungsprozess mitwirken wollen?

### **S. 74-75**

Schnittstelle demographischer Wandel: Ausführlich wird der demographische Wandel mit seinen möglichen Folgen beschrieben. Die Eigenverantwortung soll gestärkt werden und ländliche Räume nie isoliert von kleinen und mittleren Städten bzw. zentralen Orten betrachtet werden.

Wo werden die Fäden zusammengeführt? An welcher Schnittstelle werden die Abstimmungen der verschiedenen kommunalen Ebenen gebündelt, um die Aktivitäten und Maßnahmen zu verbessern und zu intensivieren?

### **S. 78-79**

Wo soll das „Netzwerk Demographie SH“ eingerichtet und angesiedelt werden?

### **S. 104-105**

Mobilität: Die Inseln und Halligen haben aufgrund ihrer peripheren Lage natürliche Erreichbarkeitsprobleme. Die Lage inmitten des Wattenmeeres stellt die Region und ihre Bevölkerung vor grundsätzliche Anbindungsschwierigkeiten an das überregionale Festlandverkehrsnetz, an Zentren und weitere soziale und technische Infrastrukturen. Dies gilt vor allem für die Wintermonate (und insbesondere für die Halligen).

Die Fähr- und Schiffsverbindungen zu den nordfriesischen Inseln und Halligen sowie Helgoland gehören im rechtlichen Sinne nicht zum ÖPNV, obwohl sie de facto eine durchaus vergleichbare verkehrliche Funktion erfüllen. Sie unterliegen als Hochseeschiffsverkehre den wasserrechtlichen Bestimmungen des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein. Die Fähr- und Schiffsverbindungen spielen für die Erreichbarkeit der Inseln und Halligen eine zentrale Rolle, da sie Bestandteil jeder Fahrtenkette von und zum Festland sind. Daher bedarf es der Sicherstellung, dass die Befahrbarkeit der Fahrrinnen und Häfen von/zu den Inseln und Halligen einschließlich Helgoland gewährleistet ist.

Wir fordern eine Aufnahme der Festlands- und Insel-/Hallighäfen in die Landesstrategie, damit diese bei der Weiterentwicklung des Landes Schleswig-Holstein berücksichtigt werden und darüber hinaus Möglichkeiten zur Einbindung in den ÖPNV und eine langfristige, zukunftsweisende Regelung für die Verteilung der Kosten für das Freihalten der Fahrrinnen getroffen werden kann.

Im Gesamtkonzept der Verkehrsanbindung ist die Bahn ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor; zum einen zur Sicherung der Infrastruktur, zum anderen zur Sicherstellung der Arbeitsplätze rund um den Tourismus in der gesamten Region. Die Bahn wird als umweltfreundliche und



komfortable Reisemöglichkeit deutlich überproportional in Anspruch genommen und ist damit ein Gewinn für die Region. Neben den Regionalzügen werden insbesondere in den Sommermonaten die durchgehenden IC-Züge nach Westerland mit Kurswagen nach Dagebüll-Mole (Fähranschluss nach Föhr und Amrum) stark frequentiert. Hinzu kommt der Autozug nach Sylt. Knapp ein Viertel der Urlaubsgäste auf Föhr und Amrum reisen per Bahn an. Das sollte in der Strategie Berücksichtigung finden.

Zur Mobilität der Zukunft gehört lt. Grünbuch der Landesstrategie u.a. der Ausbau der Marschenbahnlinie von Itzehoe bis Westerland. Welche Maßnahmen sind dabei konkret angedacht? Eine Elektrifizierung, der zweigleisige Ausbau? Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine ineffiziente, wirtschaftsschädigende Nutzung der Trassen für den Autozug nach Sylt in Zukunft zu verhindern?

Für weitere Hintergrundinformationen und Maßnahmen verweisen wir auf folgende Studien und Sachstandsberichte der Insel- und Halligkonferenz.

1. Verkehrsgutachten „Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln- und Halligen sowie der Hochseeinsel Helgoland“:  
[http://www.ihko.de/fileadmin/documents/studien/verkehr/urbanusIHKo\\_VerkehrsgutachtenKurzfassung\\_NFInsel\\_Hallig.pdf](http://www.ihko.de/fileadmin/documents/studien/verkehr/urbanusIHKo_VerkehrsgutachtenKurzfassung_NFInsel_Hallig.pdf)
2. Sachstand der Verkehrsanbindung der IHKo zu o.g. Studie:  
[http://www.ihko.de/fileadmin/documents/ihko/IHKo\\_Stellungnahme\\_urbanus\\_Gutachten\\_2014\\_April.pdf](http://www.ihko.de/fileadmin/documents/ihko/IHKo_Stellungnahme_urbanus_Gutachten_2014_April.pdf)

Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Punkte bei der Erstellung des Weißbuches Berücksichtigung finden. Bei Rückfragen unterstützen wir sehr gerne.

Mit freundlichem Gruß

Natalie Eckelt  
Geschäftsführerin

