

Indenrigsministeriet, Landdistrikterne, og Integrationen og ligestilling af delstaten Slesvig-Holsten

**Uddrag fra 2. udkastet til 2018-2020 af opdateringen af delstatsudviklingsplanen Slesvig-Holsten**

**Indholdsfortegnelse**

**Del A – Udfordringer, muligheder og strategiske indsatsområder**

**Del B – Principper og mål for fysisk planlægning**

**Udvalgte kapitler direkte relateret til Kongeriget Danmark:**

- Kapitel 1: Netværk og samarbejde (herunder illustrationer)
- Kapitel 4.3 Mobilitet og transport
- Kapitel 4.3.1 Vejtrafik (punkt 7)
- Kapitel 4.3.2. Jernbanetransport (punkt 1 til 3)

## Indholdsfortegnelse

Liste over temakort .....

Liste over illustrationerne .....

**Retsgrundlag og struktur** .....

### **Del A - Udfordringer, muligheder og strategiske indsatsområder**

I. Slesvig-Holsten - at forme fremtiden fleksibelt ~~og~~, sammen og bæredygtigt .....

II. Videretænke delstatens regionalplanlægning .....

III. Konceptuelle rammer for delstatsudviklingsplanen .....

### **Del B - Principper og mål for fysisk planlægning**

**1 Netværk og samarbejde** .....

**2 Rumsstruktur** .....

2.1 Territorialfarvand .....

2.2 Regulerede områder .....

2.3 Landeområder .....

2.4 Byområder og omkringliggende områder i landdistrikterne .....

2.5 Delstatsudviklingsakser .....

**3 Bosættelsesstruktur og Bosættelsesudvikling** .....

3.1 Centralt lokalt system / knudepunkter .....

3.1.1 Øvre centre .....

3.1.2 Midtcentre .....

3.1.3 Undercentre .....

3.1.4 Landdistriktcentre .....

3.1.5 Centrale steder i udkanten af byen .....

3.2 Kommunernes særlige funktioner uden en central klassifikation .....

3.3 Bosættelsesakser .....

3.4 Udviklings- og aflastningssteder .....

3.5 Bygningsarealgrænser .....

3.6 Boligforsyning .....

3.6.1 Boligudvikling i kommuner .....

3.7 Arealreservering for handel og industri .....

3.8 Interkommunale aftaler for bosættelsesudvikling .....

3.9 Byudvikling .....

3.10 Detailhandel .....

<b>4 Økonomisk udvikling</b>	.....
4.1 Økonomisk grundlag og fremtidens områder i økonomien	.....
4.2 Videnskab, forskning, teknologi	.....
4.3 Mobilitet og transport	.....
4.3.1 Vejtrafik	.....
4.3.2 Jernbanetransport	.....
4.3.3 Søtransport, havne og vandveje	.....
4.3.4 Luftrafik	.....
4.3.5 Offentlig transport og cykling	.....
4.3.6 Cykel- og fodtrafik	.....
4.4 Kommunikationsinfrastruktur og digitalisering	.....
4.5. Energiforsyning / Strømforsyning	.....
4.5.1 Vindenergi	.....
4.5.2 Solenergi	.....
4.5.3 Geotermisk energi	.....
4.5.4 Energilagring, sektor kobling og Power-to-X teknologier	.....
4.5.5 Elnetværk	.....
4.6 Sikring af råmateriale	.....
4.6.1 Prioriterede områder til udvinding af råmaterialer i nærheden af overfladen	.....
4.6.2 Reserverede områder til udvinding af råmaterialer i nærheden af overfladen	.....
4.7 Turisme og rekreation	.....
4.7.1 Hovedområder for turisme og rekreation	.....
4.7.2 Udviklingsområder og områder for turisme og rekreation	.....
4.7.3 Infrastruktur til turisme og rekreation	.....
4.8 Landbrug, skovbrug, fiskeri	.....
<b>5 Udvikling af forsyningspligtigheder</b>	.....
5.1 Uddannelse	.....
5.2 Børn, unge og familier	.....
5.3 Seniorer	.....
5.4 Personer med handicap	.....
5.5 Sundhed, pleje, støtte og sport	.....
5.6 Kultur	.....
5.7 Infrastruktur for forsyning og affaldsforvaltning, kritisk infrastruktur	.....

<b>6 Beskyttelse af ressourcer og ressourceudvikling .....</b>	
6.1 Klimabeskyttelse og tilpasning .....	
6.2 Natur og miljø .....	
6.2.1 Prioriterede områder for naturbeskyttelse .....	
6.2.2 Reserverede rum og reserverede områder for natur og landskab .....	
6.3 Regionale grønne områder .....	
6.3.1 Regional grønne områder .....	
6.3.2 Grønne pletter .....	
6.4 Beskyttelse af grundvand .....	
6.4.1 Prioriterede områder til grundvandsbeskyttelse .....	
6.4.2 Reserverede områder til grundvandsbeskyttelse .....	
6.5 Indlandshøjvandsbeskyttelse .....	
6.5.1 Prioriterede områder for indlandshøjvandsbeskyttelse .....	
6.6 Kystbeskyttelse og klimatilpasning i kystområdet .....	
6.6.1. Prioriterede områder for kystbeskyttelse og tilpasning af klimaforandringer i kystområdet .....	

#### **Del D - Miljørapport**

Resuméerklæring .....	
-----------------------	--

#### **Appendiks**

Bilag 1 - Afgrænsningskriterier for reguleringsområderne .....	
Bilag 2 - Afgrænsning af reguleringsområderne .....	
Bilag 3 - Afgrænsning af by- og landområder i landdistrikterne .....	
Bilag 4 - Lokale forsyninger og centrerelevant sortiment .....	
Bilag 5 - Opdeling af kontaktpunkter for turisme og rekreation .....	
Bilag 6 - <a href="#">Liste over krydsningshjælpemidler i området med nationalt vigtige habitatkorridorer og føderale hovedveje</a> <del>Liste over citeret lovgivning</del> .....	
<a href="#">Bilag 7 - Liste over citerede lovbestemmelser</a>	

## Del A: Udfordringer, muligheder og strategiske indsatsområder

### I. Slesvig-Holsten - at forme fremtiden fleksibelt ~~og~~ sammen og bæredygtigt

#### Håndtering af udfordringer fleksibelt

Siden offentliggørelsen af delstatsudviklingsplanen 2010 har mange samfundsmæssige og økonomiske forhold ændret sig - globalt og nationalt, men også i Slesvig-Holsten selv. Ud over den juridiske forpligtelse til at tilpasse planen til udviklingen efter behov, giver nye udfordringer, ændrede lovkrav samt nye mål fra delstatsregeringen anledning til en opdatering. Dette vil ligeledes danne grundlag for en ny generation af regionalplaner.

En delstatsudviklingsplan, der tilgodeser de næste 15 år, kan ikke på forhånd give et svar på fysisk planlægning for alle fremtidige udfordringer, udviklinger og projeksideer. På den ene side udgør den en bindende ramme for rumlig udvikling i de kommende år, men på den anden side skal den også være fleksibel nok til at muliggøre og fremme innovative udviklinger. Delstatens udviklingsplan indeholder derfor en tilstrækkelig grad af fleksibilitet og råderum for kommunerne.

#### Brug af designmuligheder - fremme innovationer (eksperimentklausul)

Kommuner og andre offentlige organer samt privatpersoner i udøvelsen af offentlige opgaver skal udnytte mulighederne for at udforme de muligheder, der opstår som følge af deres eget rums megatrends. Kommunerne, der ønsker at indlede nye udviklinger, skal frem for alt understøttes i deres gennemførelse.

Den eksperimentelle klausul om fysisk planlægning, der blev indført i delstatsplanlægningsloven, giver mulighed Derfor skaber en ~~planlægningseksperimentklausul i delstatsplanlægningsloven muligheden~~ for, at særlige innovative udviklingsmetoder, der hovedsageligt er relateret til digitalisering, bosættelsesudvikling, sikring af offentlige tjenester / forsyningspligtigheder, fremtidens mobilitet, klimaændringer og energitransitionen, modelagtigt og eksperimentelt kan blive testet i praksis. Derved skal det, på grundlag af en fysisk planlægningskontrakt, være muligt, i overensstemmelse med § 14 i loven om delstatsplanlægning (ROG) mellem delstatsplanlægningsmyndigheden og de kommunale og private kompetente institutioner, at afvige rumligt eller midlertidigt begrænset fra målene for fysisk planlægning. Da kommunernes samarbejde skal styrkes for at styrke delrumlige udviklinger, stilles især interkommunale udviklingsmetoder i forgrunden hér.

Gennem denne nye planlægningseksperimentklausul skal også udviklinger være mulige, som ikke tænkes eller tænkes mulige i øjeblikket. Heraf kan nye regler for fysisk planlægning fremkomme efter succesfuld testning. På denne baggrund skal der gives en passende videnskabelig overvågning og / eller analyse (evaluering) for de udførte forsøg og modelprojekter. Samtidig sigter dette nye instrument på at styrke kommunernes innovationsevne og planernes fleksibilitet - ud over de allerede eksisterende fleksibilitetsmetoder i selve udviklingsplanen og muligheden for afvigende fysiske planlægningsmål gennem målafvigelsesproceduren i henhold til § 13 delstatsplanlægningslov ~~(LaPlaG)~~.

Disse muligheder er beregnet til at understrege "udviklingskomponenten" i delstatens udviklingsplan. Samtidig får det kommunale plan mere kreativt spillerum og beslutningsfrihed.

### Håndtering af fremtiden - hånd i hånd

Sammen med kommunerne, økonomien og alle sociale aktører ønsker delstaten at forme udviklingen af Slesvig-Holsten og dens delregioner. Politik, erhvervsliv og samfund skal arbejde hånd i hånd.

Over 1.100 kommuner karakteriserer den "virkelige nord" med deres individuelle kvaliteter og egenskaber. De er kernen i samfundet og de centrale adressater for de fysiske planlægningsmål og principper for delstatsudviklingsplanen. De korte afstande i byerne og samfundene og mellem kommunerne, det særlige kendskab til sameksistensen, voksede sociale og sociale strukturer - alt dette giver mulighed for en dyb forankring af mange mennesker i deres centrum. Samtidig handler befolkningen ikke længere kun lokalt, men bruger tilbud i hele regionen. I stedet for administrative grænser forekommer funktionelt sammenvævede rum. Den **fælles tænkning og handling i funktionelle områder** ud over de enkelte kommunale og bymæssige grænser samt **netværk af forskellige sektorpolitikker** er derfor centrale strategiske tilgange til Slesvig-Holstens succesfulde fremtid. Bysamarbejde og landdistriktsamarbejde er afgørende for at overvinde små og uholdbare politikker og bedre udnytte nye designmuligheder uden at opgive kommunernes og menighedernes identitet. Derudover er Kooperation og samarbejde nøglefaktorer for at sikre social samhørighed i perioder med forandring.

### Udnyttelse af vækstmuligheder - Udvikling af rum på en bæredygtig og afbalanceret måde

Slesvig-Holsten vil gerne gøre større udnyttelse af udviklingsmulighederne i vækstområderne og samtidig opnå en afbalanceret og bæredygtig udvikling af alle delområder.

Hamborg-området, de regionale centre i Kiel, Lübeck, Flensborg og Neumünster såvel som de mellemstore centre og deres respektive omgivende områder skal bruges som vækstmuligheder og videreudvikles. Det er af central betydning at holde øje med de skiftende rammebetingelser og reagere på dem på en sådan måde, at det mangfoldige økonomiske grundlag i Slesvig-Holsten opretholdes og styrkes. De respektive strategier for de enkelte delområder bør bidrage til en afbalanceret og bæredygtig samlet udvikling af delstaten Slesvig-Holsten. Som en del af den nye opstilling af regionalplanerne skal retningen af delstatsudviklingsplanen være rumligt specificeret og tilpasset de særlige krav i de enkelte områder. Byindgribende koncepter, interkommunale aftaler og netværk på tværs af distrikter som en del af regionaludvikling vil blive indarbejdet her.

Især den tættere sammenkobling omkring Hamborgs bydel udgør en dynamisk økonomisk og vækstzone med attraktive placeringsforudsætninger til erhvervs- og servicevirksomheder og med stor betydning for den overordnede økonomiske udvikling i Slesvig-Holsten.

På grund af det høje bosættelsestryk i dette område og behovet for at opretholde livskvaliteten på et højt niveau og fortsat imødekomme økologiske og ressourcebesparende bekymringer kræves der en separat fysisk planlægningstilgang for Hamborg-området.

Det centrale mål er herved at udnytte de indre og ydre dele af Hamborg som en kvalitativ vækststrategi og forbedre udviklingsmulighederne. Det betyder, at der skal gives mere plads til kommerciel og boligudvikling under hensyntagen til naturressourcernes funktionalitet.

Samtidig skal livskvaliteten og miljøet opretholdes på et højt niveau og frirummene sikres. Erhvervs- og boligudvikling bør gives mere plads hér. I den forstand er det delstatens udviklingsplan og de efterfølgende regionalplaner, der i deres funktion som tværfaglig overordnet planlægning, at skabe de rumlige forhold for at udvikle delstaten ligedelt (økonomisk) dynamisk, bæredygtigt og afbalanceret.

Delstatens udviklingsplan og især omorganiseringen af regionalplanen for planlægningsområdet III, som stort set svarer til delstatsregionen i Slesvig-Holstens delområde for metropolregionen Hamborg, skal muliggøre en forbedring af udbuddet af plads til bolig- og erhvervsudvikling i vækstområdet Hamborg-baglandet og dermed lige rettigheder for at sikre råmaterialer, under hensyntagen til beskyttelsen af naturressourcerne og udviklingen af åbent rum og lokal rekreation og balancering af alle bekymringer gennem fair overvejelse.

Rumligt skal den kvalitative vækststrategi for Hamborgs omegn gennemføres i overensstemmelse med planlægningskonceptet om "decentral koncentration". Hvert samfund/kommune kan udvikle sig efter dets funktion; udviklingen skal dog fokusere på byer og lokalsamfund, der har de nødvendige infrastrukturmæssige forudsætninger for en stærkere vækst i erhvervs- og boligbyggeri.

For den rumlige gennemførelse af den kvalitative vækststrategi for Hamborgs omegn skal følgende bestemmelser i delstatsudviklingsplanen bidrage:

- Bosættelsesakser (Del B, Kapitel 3.3)

Bosættelsesakserne skal videreudvikles som kontaktpunkter for bolig og erhverv. Dens geografiske afgrænsning som en del af omorganiseringen af regionalplanen for planområde III skal tilpasses, så der er tilstrækkelig plads til nye bolig- og erhvervsområder i de næste ti til femten år. Den konkrete betegnelse af bolig- og erhvervsområder er pålagt kommunerne i bosættelsesakserne i forbindelse med deres byplanlægning. I den forstand forventes de at yde et væsentligt bidrag til den kvalitative vækststrategi i Hamborgs omegn.

- Udvikling af byer og kommuner mellem byakserne (Del B, kapitel 3.2, 3.6.1, 3.7)

Også mellem bosættelsesakserne i området omkring Hamborg er der behov for nye lejligheder og udviklingsmuligheder for erhvervsvirksomheder, især på de centrale steder. Dette gælder dog også for kommunerne uden central klassifikation, som ligger mellem bosættelsesakserne og ikke er kontaktpunkter for bolig og erhverv. Opdateringen af delstatsudviklingsplanen og den tilhørende opdatering af boligudviklingsrammen vil gøre det muligt for disse kommuner at bygge yderligere 15%, jævnføre deres boligbestand inden udgangen af 2017. Alle kommuner kan også identificere lokale erhvervsområder. Der er ingen kvantitative begrænsninger for prioriteterne for boligbyggeri og erhverv. I forbindelse med omorganiseringen af regionalplanen for planlægningsområdet III undersøges yderligere udviklingsmuligheder for kommuner mellem bosættelsesakserne. Kommuner, der er særligt velegnede til bolig eller erhverv, kan tildeles en særlig funktion bolig / erhverv og service i regionalplanen. Som et resultat kan områder ud over den rent lokale efterspørgsel identificeres dér.

- Nationale væsentlige industriområder på delstatsudviklingsakser (Del B, kapitel 2.5, 3.7)

Delstatens udviklingsplan fremlægger såkaldte delstatslige udviklingsakser, der er baseret på supraregionale transportruter i delstaten, især de føderale motorveje. For første gang skal lokaliteter for erhvervsområder af overregional betydning defineres ved opstilling af de nye regionalplaner og på grundlag af allerede eksisterende erhvervsmæssige arealudviklingskoncepter og dermed sikre attraktive motorvejstætte erhvervsarealtilbud gennem regionalplanlægning.



- Udviklings- og nødwebsteder (Del B, Kapitel 3.4)

På grund af sin dynamiske udvikling er det tættere sammenkoblede område omkring Hamborg også udsat for højt bosættelsespres, hvilket medfører byrder for mennesker og natur. For at skabe lindring skal udviklingsimpulser kanaliseres ind i de tilstødende landområder. Samtidig kan flere samfund drage nytte af vækstimpulserne i Hamborgs hovedstad. Delstatens udviklingsplan giver regionalplanlægning mulighed for at udpege udviklings- og aflastningsområder i Hamborgs større område som en del af omorganiseringen af regionalplanen for planlægningsområde III. Denne funktion skal egnede centrale steder overtage, om nødvendigt med tildragelse af yderligere egnede kommuner i deres omkringliggende område. Udviklings- og aflastningssteder modtager særlige udviklingsmuligheder, som svarer til målene for bosættelsesaksjerne.

- Regionale grønne områder (Del B, Kapitel 6.3)

I vækstområderne i delstaten med sit bosættelsespres er det særligt vigtigt at sikre livskvaliteten for de mennesker, der bor der. Livskvalitet er mere og mere en økonomisk lokalitetsfaktor. Ud over udvidelsen og beskyttelsen af sociale infrastrukturer omfatter livskvalitet også især beskyttelse af naturressourcer og sikring af åbne rum uden bebyggelse og erhvervsmæssig brug. I betragtning af de forskellige krav til bosættelsesudvikling og åben rumbeskyttelse er de regionale grønne områder på bosættelsesaksjerne gennemgået og tilpasset i forbindelse med omorganiseringen af regionalplanen for planlægningsområde III.

Ud over de omkringliggende områder i Hamborg-omegn vil Slesvig-Holstens bruge og udvikle det eksisterende potentiale for mere vækst i andre vækstregioner, især de regionale centre i Kiel, Lübeck og Flensburg og midtcentrene, herunder deres byområder og omegn. Som en del af den nye opstilling af regionalplanerne skal retningen af delstatsudviklingsplanen også være rumligt specificeret og tilpasset de særlige krav i de enkelte områder. Udviklede by-omegn-koncepter og interkommunale aftaler vil blive inkorporeret her.

At gøre arealanvendelse bæredygtig - reducere arealanvendelsen

Den fremtidige befolkning og økonomiske udvikling inden for Slesvig-Holsten fører til rumligt meget differentierede pladsbehov. Bæredygtig regional udvikling kræver også brug af arealer til boliger, kommercielle og industrielle, transport, offentlige tjenester eller energiforsyning. Delstatens udviklingsplan med sine mål og strategiske indsatsområder danner grundlaget for delstatens rumlige udvikling frem til år 2030. I nogle tilfælde er individuelle mål i konflikt med andre mål. Delstaten stræber efter en kvalitativ vækststrategi og samtidig en bæredygtig reduktion af arealanvendelsen. Slesvig-Holsten ønsker at forene beskyttelsen af naturen og miljøet på den ene side og de økonomiske interesser og delstatens krav på den anden side.

Bevidstheden om jordens store betydning som et naturligt livsgrundlag vokser over hele verden. Sparsom brug af areal i det befolkede område og bevarelse af udviklede åbne rum i det ydre område er nødvendigt for at bevare jorden med dens funktioner, f.eks. til klimabeskyttelse, biotop- og artsbeskyttelse og landskabsbeskyttelse. Derudover skal landbrugsanvendelsen af de frugtbare jordarealer bevares, og byspredning af næsten naturlige områder skal forhindres. Anvendelser skal designes på en sådan måde, at funktionaliteten i den naturlige balance opretholdes, og den naturlige bæredygtighed af de naturlige aktiver garanteres. Dette kræver også bevarelse af de naturlige og næsten naturlige økosystemer, der er karakteristiske for det naturlige område.

En reduktion i den daglige stigning i bosættelses- og trafikområder er derfor et erklæret mål for bæredygtig regional udvikling for Slesvig-Holsten. Den nye anvendelse af områder, der ikke tidligere er blevet brugt til byggeri i kommunale byggeprojekter, specialplanlægning og private projekter, bør derfor være så sparsom som muligt.

For at begrænse den ukontrollerede brug af naturlige og åbne områder samt landbrugsområder skal den daglige brug af nye bosættelses- og trafikområder i delstaten reduceres til mindre end 1,3 hektar pr. dag inden 2030.

En reduktion af arealanvendelsen til mindre end 1,3 hektar pr. dag i Slesvig-Holsten inden 2030 omsætter det landpolitiske mål for den tyske bæredygtighedsstrategi 2016, hvor reduktionen af arealanvendelsen af nye bosættelses- og trafikområder landsdækkende blev bestemt til mindre end 30 hektar pr. dag inden 2030, for Slesvig-Holsten. Den daglige arealanvendelse af bosættelses- og trafikområder i Slesvig-Holsten er i øjeblikket omkring 3,4 hektar pr. dag (2017) og er således et godt stykke over målværdien på mindre end 1,3 hektar pr. dag inden 2030.

På lang sigt bør en cirkulær økonomi i delstaten resultere i, at forholdet mellem bosættelses- og trafikarealer i forhold til åbne områder samt arealer, der anvendes til landbrug og skovbrug, forbliver de samme. Dette betyder, at der på lang sigt ikke skal anvendes nye landbrugs- eller naturområder til bosættelses- og trafikområder. Dette svarer til FN's bæredygtighedsmål (SDG) 15.3 og det europæiske mål for arealbesparelse, som er beskrevet i "Køreplanen for et ressourceeffektivt Europa". Forseglede områder, der ikke længere bruges, bør om muligt lukkes og returneres til områdets cyklus.

Som en central del af en bæredygtig udviklingspolitik for Slesvig-Holsten hjælper arealbesparelse og behovsbaseret udvikling af bosættelses- og transportområder med at undgå mulig konkurrence mellem kommunerne, hvilket kan resultere i stigende infrastrukturomkostninger og voksende økonomiske byrder for kommunerne og deres beboere. Det skal ses som en mulighed for udvikling og ikke som en hindring.

Bæredygtig arealanvendelse bør følges under hensyntagen til de tre hovedstrategier:

- Undgåelse (aktiv beskyttelse af området og arealbesparende konstruktion),

- Mobilisering (aktivering af ledige arealer og internt udviklingspotentiale, ikke-forsøgling af eksisterende bygninger) og
- Revitalisering (genoplivning eller genkultivering af brakjord og ombygning i byerne).

For gradvist at nå arealbesparelsesmålet inden 2030 udvikles nye foranstaltninger til et bæredygtigt arealforvaltningssystem under hensyntagen til eksisterende instrumenter og foranstaltninger, der især skal støtte kommunerne i gennemførelsen af arealbesparelsesmålet. Delstaten ønsker at sætte konkrete incitamenter gennem tilskud, så den kommunale udvikling kan gennemføres så vidt muligt uden at optage nyt areal. Forbedret kommunikation bør også hjælpe med at sensibilisere og motivere folk på stedet til en reduktion i arealforbrug.

En række instrumenter og foranstaltninger er allerede med til at reducere arealanvendelsen. Disse er hovedsageligt:

- Delstatlige planlægningskrav for at reducere ny arealanvendelse, især er disse:
  - Målsætning om at reducere den daglige arealanvendelse i Slesvig-Holsten med bosættelses- og trafikområder til mindre end 1,3 hektar pr. dag inden 2030 (kapitel 3.9 afsnit 3G)
  - Prioritering af intern udvikling frem for ekstern udvikling med pligt til at fremlægge dokumentation for udnyttede arealpotentialer, før nye ubebyggede bygningsområder udpeges (kapitel 3.9, afsnit 4Z)
  
  - Principper for at reducere den nye anvendelse af jord (kapitel 3.9 afsnit 5G).
- Foranstaltninger i forbindelse med boligfremme
  - Udskiftning af nye bygninger (nedrivning og nybyggeri) finansieres som en del af boligtilskuddet. Dette værktøj muliggør en mere effektiv brug af eksisterende areal.
  - Med det nye finansieringsprogram "nye boligperspektiver" fremmes specifikt pladsbesparende byggekoncepter og bo-/leveformer af høj kvalitet.
- Forenkling af omstørrelsesforanstaltninger

Delstatens bygningsreglement muliggør forenkling af etager og hemsudvidelser med hensyn til elevatorforpligtelsen og frigørelsesområderne. Disse foranstaltninger fremmes specifikt.

- Foranstaltninger i forbindelse med udvikling af landdistrikter  
Som en del af finansieringen af investeringsforanstaltninger i landsbyudvikling med midler fra den fælles opgave "Forbedring af landbrugsstrukturen og kystbeskyttelsen" (GAK) er pladsbesparelse afgørende projektudvælgelseskriterium, når der ansøges om individuelle foranstaltninger på baggrund af et byudviklingskoncept, der skal repræsentere internt udviklingspotentiale. Derudover er konvertering af bygninger, der tidligere blev brugt til landbrug, og konvertering af bygningsmasse i landsbyen ligeså berettiget, som individuelle foranstaltninger, ligesom nedrivning eller delvis nedrivning af bygningskonstruktioner i det indre, ikke-forsegling af forladte områder og bortskaffelse af opståede nedrivningsmaterialer.
- Fremme af genbrug/recycling af brakjord  
Recycling af brakjord understøttes af finansieringsprogrammer fra Ministeriet for energigivning, landbrug, miljø, natur og digitalisering og Ministeriet for økonomi, transport, arbejdskraft, teknologi og turisme i delstaten Slesvig-Holsten.
- Tilvejebringelse af et arealstyringsmatrikelværktøj  
Ministeriet for energigivning, landbrug, miljø, natur og digitalisering i delstaten Slesvig-Holsten har i mange år forsynet kommunerne med et arealstyringsmatrikelværktøj.

Derudover skal der gives følgende nye (incitament-) foranstaltninger for at nå målet:

- Støtte aktiv ejendoms politik  
Målet er at oprette en jordfond med en rådgivende struktur, der understøtter udviklingen af krævende områder, især i det indre, såsom områdeinddragelse.
- Fremme (inter) kommunal / regional arealforvaltning  
Samarbejde mellem byer og omkringliggende områder bidrager til bedre interkommunal balance og mere effektiv arealadministration. (Inter) kommunal / regional arealforvaltning bør derfor støttes økonomisk.
- Bestem det eksisterende brakmark ved hjælp af en matrikel for ledig grund  
Ved hjælp af nye digitale geodata-evalueringsmetoder får kommunerne en landsdækkende homogen analysemulighed til at identificere det respektive indvendige udviklingspotentiale.

Følgende foranstaltninger skal hjælpe med at forbedre information, kommunikation og koordinering:

- Etablere jordovervågning og rapportering om arealanvendelse  
En gennemsigtig og regelmæssig overvågning af arealanvendelse skal vise succes og fiasko med at nå det arealbesparende mål. Evalueringerne af det officielle ejendomsmatrikelinformationssystem (ALKIS) bruges som grundlag for at nå målene og om nødvendigt til at udlede yderligere foranstaltninger. Hvert andet til tredje år modtager parlamentet Slesvig-Holsten en rapport om dette.
- Oprettelse af et delstatligt servicepunkt for arealforvaltning  
Et delstatligt servicepunkt for arealforvaltning er beregnet til at støtte kommunerne i spørgsmål om arealbesparelse og sammen med regionale arealforvaltere bringe spørgsmålet om arealbesparelse ind i delstaten / ind på delstatsniveau.

## II. Videretænke delstatens regionalplanlægning

Slesvig-Holsten vil blive påvirket af forskellige globale og regionale tendenser i de kommende år. Især elleve tendenser vil ændre og påvirke delstaten eftertrykkeligt:

- **Demografiske ændringer:** Befolkningsudviklingen kræver regionalt differentierede løsninger og effektivt samarbejde.
- **Ændring af by og land:** Forskellige tendenser påvirker det sociale og økonomiske liv i byer og landdistrikter og sikrer, at de hele tiden ændrer sig.
- **Digital ændring:** Digital transformation kræver ny tænkning og investering i digital infrastruktur og digitale færdigheder.
- **Internationalisering:** En global forbundet verden og stadig mere global migration kræver en stærk international orientering af industri, videnskab og samfund i Slesvig-Holsten og overvejelse af virkningerne af ens egne handlinger på andre regioner i verden.
- **Bæredygtig udnyttelse af naturressourcer naturlige levegrundlag:** Grænserne på vores planet og det kontinuerlige fald i biodiversitet kræver en ny tilgang til vores naturlige ressourcer.
- **Klimaændringer:** Klimaændringer kræver bæredygtig tilpasningsevne og effektiv og langsigtet klimabeskyttelse.
- **Voksende trafik og nye former for mobilitet:** Stigende krav til mobilitetsbehov kræver ressourceeffektive løsninger af Slesvig-Holsten, der svarer til udviklingen af trafikken i delområder.
- **Innovation som en central drivkraft for økonomisk udvikling:** Konkurrence mellem regioner og virksomheder kræver en høj grad af innovation kombineret med en klar profil.

- **Skift til vidensamfundet:** Videnskabssamfundet kræver et effektivt uddannelsessystem, udviklingen af individuel uddannelsespotentiale og beredskabet til livslang læring.
- **Ændring i arbejdsverdenen:** Digitalisering og automatisering, mangel på færdigheder og værdiforandringer kræver, at fremtidens arbejdsmarked redesignes.
- **Værdiforandring:** Ændringen af værdier fører til den stigende betydning af individets livtilfredshed og immaterielle værdier og skaber øgede muligheder for personlig udvikling og plads til ny tænkning og handling i samfundet.

For Slesvig-Holsten skaber disse såkaldte megatrends muligheder, men også risici, som begge endnu ikke er fuldt forudseelige i dag. Delstaten, kommuner, økonomi, samfund og fysisk planlægning skal reagere på udfordringerne.

Delstatens udviklingsplan er forbundet med de vigtigste megatrends. Del B definerer principperne og målsætningerne for fysisk planlægning under hensyntagen til tendenser og trends. Delstatens udviklingsplan er således en teknisk plan, men også en strategisk tilgang til en fremtidsorienteret rumlig udvikling i delstaten.

På baggrund af store ændringer på grund af megatrendene skal delstatens udvikling betragtes som mere omfattende. Af den grund præsenterer den nye delstatsudviklingsplan også emner som digitalisering, livskvalitet, uddannelse, forskning og innovation som centrale indsatsområder. De er blandt de førende inden for regional udvikling, selv om ikke alle aspekter har en umiddelbar rumlig relevans. Disse spørgsmål afspejles i varierende grad i målsætningerne og principperne for fysisk planlægning i del B i delstatsudviklingsplanen.

Individuelle emner er af særlig betydning i delstatsudviklingsplanen: Udvidelsen af samarbejde og netværk, ledsaget af digitaliseringsmulighederne, vil i fremtiden spille en afgørende rolle på alle områder af delstatsudviklingen. Samarbejde og netværk, samt **tænkning og handling i funktionelle rum bliver således det overordnede ledende princip** - både for udviklingen af den rumlige struktur, bosættelsesudvikling, økonomisk udvikling og udvikling af forsyningspligtigheder samt brug af naturressourcer. For at klare det stadigt voksende kompleksitet i det levende miljø skal dagens delstatsudvikling udformes og tænkes mere end nogensinde fra et integreret perspektiv.

Derudover kan den fremtidsorienterede delstatsudvikling kun lykkes, hvis den tager højde for spørgsmålene om bæredygtighed, ligestilling mellem kønnene, inklusiv politik og den moderne stat og samfundet. Slesvig-Holsten har forpligtet sig til at tilpasse sine tiltag med globale bæredygtighedsmål under FN-resolutionen "Transformere vores verden: Agenda 2030 for bæredygtig udvikling". Ved fysisk planlægning skal der lægges endnu større vægt på bæredygtig indsats for at videreudvikle Slesvig-Holsten økologisk, økonomisk og socialt.

I Slesvig-Holsten skal alle mennesker have rimelige chancer. Under ledelsesprincippet om ligestilling mellem kønnene og et inklusivt samfund skal aktørerne i delstaten fundamentalt og systematisk overveje virkningerne af deres projekter på livssituationer og behov hos alle mennesker. Deltagelse og socialt-~~og~~, samfundsmæssigt og økologisk ansvar er derfor også blandt de overordnede handlingsmaksimer for delstatsudvikling i Slesvig-Holsten for at bevare og styrke den særlige livskvalitet i delstaten.

### III. Konceptuelle rammer for delstatsudviklingsplanen

I det følgende er de strategiske indsatsområder for delstatsudviklingen afledt af megatrendene, og referencer til fysisk planlægning er præsenteret. Der henvises til de centrale referencer i del B i delstatsudviklingsplanen.

#### 1 Digitalisering - Måltretning af den digitale transformation i Slesvig-Holsten

**For et fremtidsrettet, bæredygtigt Slesvig-Holsten ønsker delstaten at udvide digital infrastruktur og fremme digitale færdigheder og kompetencer.**

Digitalisering og digital transformation er udviklingsmæssige forudsætninger for alle områder af liv og industri. Udbuddet af hurtig internet danner grundlag for udnyttelse af digitaliseringsmuligheder og potentiale på alle områder og i alle delområder i delstaten.

Delstaten har sat sig målet om at opnå omfattende dækning af Slesvig-Holsten med fiberoptisk teknologi og højtydende mobilnet inden 2025. Ligeledes skal den øgede udvidelse af det offentlige WLAN og en banebrydende rolle i udvidelsen af mobiltjenester på grundlag af den næste generation af mobilkommunikation 5G fremmes. Med bredbåndsudvidelse ønsker delstaten et særligt fokus på den landsdækkende dækning af landdistrikterne for at styrke disse regioners tiltrækningskraft som et sted at bo og arbejde.

Slesvig-Holsten satser herved på samarbejde: En alliance med aktører fra virksomheder og kommuner skal sikre hurtige fremskridt i udviklingen af den digitale infrastruktur og dermed bidrage til, at Slesvig-Holsten konsoliderer sin ledende stilling i fiberoptisk bredbåndsdækning i Tyskland.

Ud over udvidelsen af digital infrastruktur skal mulighederne for digitalisering på alle områder og delområder anvendes mere intensivt. Samtidig der udvikles og testes nye tilgange, der skal tages i betragtning i fysisk planlægning (kapitel 4.4 og 5). udviklingsmetoder testes. Digitalisering vil På den ene side fører dette til "smarte" rumlige strukturer og infrastrukturer på mellemlang og lang sigt. Dette skal også tages i betragtning i fysisk planlægning På den anden side giver den digitale transformation af byer og kommuner til smarte byer og smarte regioner muligheder for bæredygtig og fremtidsorienteret udvikling i landet. Her bør digital deltagelse, erhvervelse af digitale kompetencer og alle menneskers færdigheder spille en særlig rolle.

2 Livskvalitet - sikring og udvidelse af den vigtigste placeringsfaktor i Slesvig-Holsten

**Slesvig Holsten ønsker at sin særlige livskvalitet - karakteriseret ved den unikke natur, geografi og dens kulturelle identiteter - som et unikt argument, særligt kendetegn og placeringsfaktor, styrkes, udvides og gøres mere synlig. Dette omfatter social deltagelse, velfærd og social infrastruktur.**

Livskvalitet er baseret på velfungerende offentlige tjenester og forsyningspligtydelser i delstaten. Derfor vil Slesvig-Holsten under de betingelser for demografiske ændringer på lang sigt bevare og udvide sociale infrastrukturer og tjenester på generationsspecifikke og generationsmæssigt retfærdige vilkår: Det drejer sig om pasning af børn, unge og ældre, uddannelse, sundhed, pleje og sport, tilgængelighed for handicappede, levering af tjenesteydelser og varer til daglig brug, kulturtilbud og kommunikationsinfrastruktur.

Slesvig-Holsten ønsker at skabe lige levevilkår i alle dele af delstaten. Dette gælder især for områder med lav befolkningstæthed og stærk nedgang i befolkningen. Ligeværdige levevilkår betyder dog ikke ensartede levevilkår på alle steder, men lige muligheder ~~og~~ garanti for visse minimumsstandarder for forsyningspligtydelser, beskæftigelsesmuligheder, infrastruktur og miljømæssige kvaliteter, samt behovsbaseret levering af boligareal.

Delstaten forfølger følgende fysiske planlægningsmetoder:

- Knudepunkter / de centrale lokale systemer er beregnede til at rumligt at samle infrastrukturtilbud og tilbyde dem til alle i delstaten, idet der tages hensyn til målgruppespecifikke problemer inden for en rimelig afstand. Det skal altid tages højde for, hvilke særlige behov der opstår, især fra alder, køn, etnicitet eller behov for støtte (kapitel 3.1),
- I planlægningen af infrastrukturer og tjenester skal der tages hensyn til demografiske ændringer og mulighederne for digitalisering (kapitel 4.4 og 5),



- Ved udvikling og genopbygning af den sociale og tekniske infrastruktur skal aspektet af den langsigtede økonomiske levedygtighed overvejes tilstrækkeligt (kapitel 3.9),
- Gennem inter-kommunalt samarbejde og involvering af private aktører skal der udvikles og implementeres innovative og omkostningseffektive løsninger til beskyttelse af forsyningspligtigheder. Samtidig skal sociale bekymringer vægtes hensigtsmæssigt mod økonomiske og økologiske problemer (kapitel 5.).
- Bæredygtig arealanvendelse, styrkelse af det eksisterende beskyttede område og biotopnetværkssystem, videreudvikling af den grønne infrastruktur og en konsekvent gennemførelse af energiomstillingen bør bevare og forbedre menneskers naturlige livsgrundlag (kapitel 6.).

### **3 Uddannelse - Styrkelse af uddannelsens kvalitet, sikring af uddannelsesret og udvidelse af adgangen til uddannelse**

**Slesvig-Holsten ønsker at skabe et uddannelseslandskab, der giver alle mennesker i delstaten adgang til de bedst mulige kvalifikationer og er i stand til at formidle dannelse på højt kvalitativt niveau.**

For at give hver person i Slesvig-Holsten en høj kvalitet og omfattende uddannelse, skal der sikres et landsdækkende udbud af uddannelse af høj kvalitet i alle delområder i delstaten (kapitel 5.2). Slesvig-Holsten har til hensigt at opretholde og etablere et netværk af uddannelsessteder, der sikrer, at uddannelsesmuligheder er let tilgængelige for alle studerende. De demografiske ændringer med faldende antal studerende kræver variable strategier i landdistrikterne: Det kan for eksempel betyde, at små skoler udgør tværfaglige læringsgrupper for at opretholde en placering. Alternativt kan skolesteder fusioneres ved konvertering eller udvidelse. Det centrale lokale system tilbyder rumlige forbindelsespunkter til dette formål. Hvilken strategi er rigtig, for hvilken lokalitet, dette skal afgøres med deltagelse af lokale aktører.

Karrieremuligheder og videreuddannelses tilbud skal også styrkes med hensyn til deres kvalitet og tilgængelighed - tilpasset det centrale lokale system. Tættere netværk i regionale netværkskonstruktioner skal optimere tilgængeligheden af moderne og fremtidsmæssige uddannelses- og karrieremuligheder.

For at gøre det muligt for alle mennesker at deltage fuldt ud, skal der udvikles samarbejde om overgangen mellem børnehaver og grundskoler samt grundskoler og videregående uddannelser. Tilbuddet om skole og heldagspasning uden for skolen ønsker delstaten at udvide. Et fokus skal være på levering af inklusive tilbud. Faldet i antallet af studerende, der forventes i mange delregioner som følge af demografiske ændringer, kræver, at der skabes fleksible uddannelsesmuligheder. Ligeledes skal potentialet for digitalisering i uddannelsessektoren udnyttes.

Uddannelse af kvalificerede specialister er en nøgleopgave for at sikre Slesvig-Holstens fremtidige levedygtighed og er en uundværlig placeringsfaktor. Med henblik på en bæredygtig erhvervsuddannelse i delstaten skal det dobbelte erhvervsuddannelsessystem styrkes. [Som en del af livslang læring skal uddannelse for bæredygtig udvikling også udvides.](#)

#### 4 Innovation og forskning - Forståelse af ideer og kreativitet som udviklings drivere

**Slesvig-Holsten ønsker at videreudvikle infrastrukturen inden for videnskab og forskning, styrke universiteterne og netværkene med den lokale økonomi og samfund samt skabe et kreativt miljø, der er attraktivt for smarte sind fra ind-og udland.**

Betydningen af Slesvig-Holsten som et center for videnskab og forskning er afgørende for at tiltrække kvalificerede fagfolk og indvandrere og for at holde unge, kvalificerede personer i delstaten. Delstaten ønsker at blive en konkurrencedygtig innovationsplacering [såvel som attraktivt for nystartede virksomheder \(startups\) og grundlæggere](#). Målet her er at skabe viden, formidle viden og bruge viden. Til dette formål vil Slesvig-Holsten styrke forskning og undervisning, mere intensive netværk af uddannelses- og forskningsinstitutioner indbyrdes, men også med erhvervsvirksomheder og civilsamfundets aktører, og dermed fremme en ny form for brug af viden og overførsel af viden til samfundet. Dette skal også optimere sammenhængen mellem videnskab, forskning og erhvervsliv.

Slesvig-Holsten ønsker især styrke det diversificerede universitet og forskningslandskab: Universiteter, tekniske gymnasier, forskningsinstitutter og [videns- og teknologitransferinstitutioner](#) er drivkræfter for udvikling for samfundet og økonomien samt for at forme den digitale transformation. De skal derfor fremmes som en vigtig placerings- og værdiskabelsesfaktor (kapitel 4.2).

#### 5 Regioner i transformation - udvikle byen og delstaten på en målrettet måde gennem differentierede rumovervejelser

**Slesvig-Holsten ønsker at støtte en differentieret rumlig betragtning ved at involvere lokale og regionale aktører, således at regionale styrker og svagheder lettere kan identificeres. Dette skal bidrage til efterspørgselsstyret regional udvikling og afbalanceret rumlig udvikling.**

De demografiske ændringer i de kommende årtier vil påvirke næsten alle områder af livet og alle regioner i delstaten. Der forventes at være befolkningstilvækst, især i de større byer og i det omkringliggende Hamborg, og faldende befolkningsfigurer i mange andre delregioner i delstaten, mens der forventes betydeligt flere ældre og færre unge.

I Slesvig-Holsten skal der være lige levevilkår for alle mennesker i delstaten i fremtiden. En ordnet udvikling af delrummet samt en afbalanceret og bæredygtig rumlig struktur i delstaten skal bidrage til dette. Det gælder ligeledes for reguleringsområderne og landdistrikterne. Desuden skal der skabes regionalt differentierede løsninger og effektivt samarbejde, og infrastruktur, økonomi, uddannelse, boliger, sundhedspleje, turisme, kultur og fritid vil blive tilpasset de ændrede efterspørgselsstrukturer og tilpasset de enkelte behov i delområderne.

Delstaten stræber efter en bæredygtig bosættelsesstruktur og bosættelsesudvikling, der opfylder økonomiske, miljømæssige og sociale bekymringer. Dette vil skabe attraktive strukturelle forhold for økonomien, beskyttelsen af naturressourcerne og et passende og differentieret boligtilbud for alle mennesker i delstaten.

Digitalisering, demografiske ændringer, klimaændringer, ny mobilitet og social forandring kræver nye innovative og regionalt differentierede løsninger og samarbejde. Dette påvirker også by- og lokalplanlægningen. Med sine regioner, distrikter og kommuner ønsker staten at udvikle strategier og handlingsplaner i god tid for at sikre livskvaliteten i delstaten og skabe konkurrencefordele for et stærkt og attraktivt Slesvig-Holsten.

Delstaten forfølger følgende fysiske planlægningsmetoder:

- Bosættelsesudviklingen skal koncentreres om prioriteter, hvilket vil sikre en effektiv og omkostningseffektiv infrastrukturforstyrning (kapitel 3.1),
- På passende steder skal udpegningen af arealer til bolig-, kommercielle og industrielle formål gøres muligt i et tilstrækkeligt og behovsorienteret omfang (kapitel 3.6, 3.7),
- Nye og energieffektive boligformer samt det øgede behov for intergenerationelle, boliger til ældre og handicappede og økonomisk overkommelige boliger skal tages i betragtning (kapitel 3.6),
- Der skal skabes innovative erhvervsområder, der bl.a. tager højde for emnerne digitalisering, mobilitetadgang, børnepasning og energi og ressourceeffektivitet (kapitel 3.7),
- Inden for rammerne af en bæredygtig fremadrettet arealforvaltning, skal arealudnyttelsen reduceres, infrastrukturfølgeomkostninger og ikke-forsøgning af arealer stærkere tages i betragtning, og regenerering af braklagte områder forceres (kapitel 3.9),
- Åbne rum i byer og landsbyer skal bevares (kapitel 6.3),
- Byer og omgivende samfund skal ses som funktionelle rum (regioner), hvor arealplanlægning og infrastrukturfaciliteter udvikles og koordineres så vidt muligt sammen (kapitel 1.),
- Byer og kommuner skal udvikle fremtidige perspektiver som Smart Cities eller Smart Regions (kapitel 4.4 og 5),

- [Byer og kommuner bør fremme energiomstillingen og levering af vedvarende energi \(kapitel 4.5\)](#)
- Med regionale udviklingskoncepter, regionale tilpasnings- og udviklingsstrategier, byomgivende koncepter, officielle koncepter eller bilaterale inter-kommunalplanlægninger skal der skabes vigtige fundament for dette (kapitel 1).

## 6 Økonomisk grundlag - styrkelse og profilering af nye fremtidige felter

**Slesvig-Holsten ønsker at udvide de forskellige økonomiske fundament og potentialer i Slesvig-Holsten og tilpasse det til de ændrede rammebetingelser. Det er vigtigt at styrke og udvikle stærke traditionelle industrier og udvide lovende fremtidige felter.**

Den stigende internationale konkurrence, den hurtige digitalisering, den stigende efterspørgsel efter faglærte arbejdere samt de stigende krav til bæredygtighed og ressourceeffektivitet er store udfordringer for økonomien.

Derfor ønsker Slesvig-Holsten at udnytte og fremme de store potentialer i både de stærke basisindustrier og de lovende fremtidige økonomiske felter. Som følge heraf skal de økonomiske styrker i Slesvig-Holsten blive en drivkraft for innovation, vækst og merværdi. Små virksomheder, små og mellemstore virksomheder og håndværksvirksomheder, som delstatens vigtige økonomiske ryggrad, er et særligt fokus.

Slesvig-Holsten ønsker at tilbyde attraktive investeringsbetingelser for kvalitativ og bæredygtig økonomisk vækst og gode beskæftigelses- og indkomstmuligheder og opbygning af delregioner til internationalt konkurrencedygtige regioner. Denne udvikling skal sigte mod bevarelse af naturressourcer, livskvalitet og kulturelle identiteter. Økonomiske, sociale og økologiske spørgsmål står lige ved siden af hinanden.

Delstaten ønsker at hævde sig som en effektiv europæisk region i den internationale placeringskonkurrence, udvide sin styrke som et ferie- og eventyrland og fortsætte med at profilere sig som en international maritim modelregion.

Slesvig-Holsten ønsker dog også at udvide sin banebrydende position i energitransitionen og øge merværdien af vedvarende energikilder produceret i delstaten.

Delstaten forfølger følgende fysiske planlægningsmetoder:

- Transport- og bredbåndsinfrastrukturen skal opretholdes og udvides (kapitel 4.3, 5.1),
- Et attraktivt og efterspørgselsorienteret kommercielt og industrielt område skal oprettes på passende kontaktpunkter (kapitel 3.7).

- Uddannelsesmuligheder skal forbedres og tilpasses kravene til en moderne økonomi (kapitel 5.1),
- Ud over de traditionelle placeringsfaktorer skal kulturelle miljøer, kreativitet og social tolerance også fremmes som vigtige økonomiske rammebetingelser (kapitel 5.6),
- Chancerne for udvikling fra den udsatte beliggenhed som "land mellem havene" og fra hovedstadsregionen Hamborg skal anvendes (kapitel 1),
- Forskningscentrene skal udbygges, overførsel af viden og teknologi mellem forskning og virksomheder forbedres, og universitetssamarbejdet skal intensiveres (kapitel 4.2),
- Vedvarende energikilder og energirørledningsnettet skal udbygges, og anvendelsen af dyb geotermisk energi og energilagring, der videreudvikles, og sektorkobling skal fremmes (kapitel 4.5),
- Samarbejder med andre stater, regioner og erhvervsplaceringer skal udvides, og sammen med partnerne markedsføres delstatsområdernes kompetence internationalt (kapitel 1).

## 7 Mobilitet i fremtiden - tænk i dag morgendagens transportpolitik

**Slesvig-Holsten ønsker ikke kun at blive en pioner for ny mobilitet, men ønsker også at skabe en plads- og energisparende og samtidig økonomisk overkommelig mobilitetsinfrastruktur. Dette tager ikke kun hensyn til behovene hos mennesker i forskellige leve- og økonomiske områder, men frem for alt brugen af tekniske innovationer for at muliggøre nye former for mobilitet.**

Bæredygtig, brugervenlig, pålidelig og barrierefri mobilitet er et vigtigt bidrag til sikring af delstatens fremtidige levedygtighed. I lyset af de presserende udfordringer i forbindelse med klimabeskyttelse, den begrænsede tilgængelighed af fossile brændstoffer og de negative miljøvirkninger af eksisterende transportmidler, kræves der ressourceeffektive former for mobilitet.

Digitalisering, social forandring, voksende godstrafik, samarbejde med Danmark og Østersøregionen, intensive pendlerforbindelser med metropolen Hamborg og den forskellige bosættelses- og rumlige struktur samt den heterogene befolkningsudvikling i delregionerne i Slesvig-Holsten påvirker fremtidens mobilitetsadfærd. Delstaten ønsker derfor beslutsomt at investere til bevarelse og udvidelse af transportinfrastrukturen og gøre sig stærk for udvidelsen af transregionale transportakser for at styrke Slesvig-Holstens konkurrenceevne. I den målrettede videreudvikling af transportinfrastrukturen gælder især princippet om bevarelse og renovering før nybyggeri.

Slesvig-Holsten forfølger en holistisk tilgang i udviklingen af mulige løsninger og koncepter, der omfatter alle transportformer, delområder og sektorer: Offentlige og private transportsystemer skal forbinde intermodalt og digitalt og cykelstier skal udvides. Derudover skal der i forbindelse med demografiske ændringer, ud over de tekniske muligheder, i stigende grad fremmes og udvikles nye mobilitetsydelse, som f.eks. Borgerbusser, frivillige bilmodeller eller endda frivillige organiserede internetportaler, der formidler rejseønsker og -tilbud i realtid. Med henblik på at opnå god tilgængelighed skal offentlige tjenester / forsyningspligtigheder og bæredygtige offentlige transportmidler (offentlig transport) tilpasses det centrale lokale system/knudepunkt. På den måde kan mobilitet sikres selv i landdistrikterne.

Delstaten forfølger følgende fysiske planlægningsmetoder:

- Transportinfrastrukturen skal opnå større effektivitet ved at forbinde alle transportformer og delområder (kapitel 4.3),
- Ud over udviklingen af det transeuropæiske transportnet i Slesvig-Holsten skal vejnettet videreudvikles efter behov (kapitel 4.3.1),
- Jernbanetransport af mennesker og varer skal udbygges, offentlig transport i tætbeboede områder skal forbedres, og landdistrikterne skal forbindes med et bus- og jernbanenet (kapitel 4.3.2, 4.3.5).
- Der skal skabes trafikforebyggelse af bosættelsesstrukturer, og offentlig transport og cykling skal udvides (kapitel 3.9, 4.3.5),
- [Forskellige mobilitetstilbud \(inklusive offentlig transport, bil- og cykeldelingstjenester, samkørsel, borgerbusser, ride-pooling-tjenester\) bør være digitalt netværksbaseret \(kapitel 4.4, 5\).](#)
- Faciliteter af almen interesse skal tilpasses det centrale lokale system for at sikre let tilgængelighed (kapitel 5.).

## 8 Naturlige levebrød - Beskyt og brug

**Slesvig-Holsten ønsker at forene beskyttelsen af naturen og miljøet på den ene side og de økonomiske interesser og delstatens krav på den anden side. Det drejer sig om at øge bevidstheden om bæredygtig udnyttelse af naturressourcerne, reducere eksisterende underskud med hensyn til biodiversitet, ressource og arealanvendelse og arealudnyttelse, der aktivt bidrager til at forme klimabeskyttelse og tilpasning til klimaforandringer samt bruge potentialet i Nord - og Østersøen stærkere.**

En intakt natur danner grundlaget for landbrug, fiskeri og turisme og bidrager til livskvaliteten i Slesvig-Holsten. Gennem en tæt sammenblanding af økologi, økonomi og samfund kan Slesvig-Holsten også bevare og bæredygtigt bruge sin naturressource-base i fremtiden.

Det er vigtigt at styrke biodiversitet, ressource- og jordbevarelse og træffe effektive foranstaltninger mod klimaændringer. Slesvig-Holsten har til hensigt at beskytte og udvikle naturbalancens funktionalitet samt mangfoldighed, ejendommelighed og skønhed i natur og kulturelle landskaber i deres oplevelse og rekreative værdi. Natur og miljø skal også bevares og beskyttes for deres egen skyld. Desuden skal luft, jord og vand beskyttes mod skader. Samtidig skal natur og landskab også danne grundlag for et økonomisk perspektiv.

Delstaten forfølger følgende fysiske planlægningsmetoder:

- Daglig ny arealanvendelse til bosættelses- og transportformål skal reduceres til mindre end 1,3 hektar om dagen inden 2030 (kapitel 3.9),
- Vedrørende boligudvikling har den interne udvikling forrang frem for den eksterne udvikling (kapitel 3.6-19),
- Det nationale biotopnetværk med NATURA 2000-områderne, som et centralt element, skal udvides til mindst 15 procent af delstatens jordareal og indeholde mindst to procent vildmarksområder (kapitel 6.2),
- Skovandelen skal øges til 12% af arealet (kapitel 4.8),
- Energifovergangen skal gennemføres konsekvent (kapitel 4.5),
- Der skal skabes trafikforebyggelse ved bosættelsesstrukturer, og offentlig transport og cykling skal udvides (kapitel 4.3),
- I kystområder og ved floder skal der især træffes passende foranstaltninger til klimatilpasning og beskyttelse mod oversvømmelseshændelser (kapitel 6.5, 6.6).

9 Netværk og samarbejde - Udvikling af grænseoverskridende og tværfagligt samarbejde

**Slesvig-Holsten ønsker at tænke over sektorpolitikker på en mere rummelig og netværksmæssig måde, at udvikle regionalt samarbejde og internationalt netværk målrettet og aktivt eksternt, at forme internationalitet og globalt ansvar internt.**

En netværksverden kræver stort skaleret, grænseoverskridende tænkning og overregional, europæisk og internationalt samarbejde. Der er ikke noget område af delstatsudviklingen, der kun kan tænkes inden for Slesvig-Holstens grænser.

Internationalt, overregionalt, regionalt og kommunalt har indsatsområder, der spænder fra bosættelsesudvikling til økonomi, uddannelse og forskning samt forsyningspligtigheder samt beskyttelse af ressourcer, et enormt samarbejdspotentialer. Netværk af de enkelte sektorer på disse niveauer er den strategiske tilgang til det succesfulde fremtidige design af Slesvig-Holsten. Endnu mere end før er delstaten derfor afhængig af samarbejde og koordinerede begreber i kommuner og regioner samt internationalt netværk (kapitel 1). Ud over det interkommunalt samarbejde bliver samarbejdet mellem kommuner og virksomheder og andre institutioner inden for rumligt og funktionelt sammenvævede områder stadig vigtigere og skal derfor gives mere plads til design- og udviklingspillerum.

## 10 Indvandring - design af Slesvig-Holsten som et attraktivt indvandringsland

**Slesvig-Holsten ønsker en stærkere international orientering af politik, økonomi og samfund for at etablere Slesvig-Holsten som et indvandringsland. Til dette formål skal indvandrere gives et sikkert, livligt og statsborgerskabsbaseret perspektiv. Samtidig skal indvandring udvikles socialt foreneligt.**

Den demografiske udvikling og en høj efterspørgsel efter faglærte arbejdere gør Slesvig-Holsten permanent afhængig af indvandring. For at etablere Slesvig-Holsten som et attraktivt indvandringsland skal delstaten deltage i konkurrencen, ikke kun regionalt, men også nationalt og internationalt om smarte talenter. Samtidig vil delstaten også være åbent for de mennesker, der flygter fra krig, sult og forfølgelse og søger tilflugt.

Der skal udvikles strukturer for de forskellige indvandrergrupper, som muliggør tidlig integration. Det er derfor vigtigt at skabe behovsbaserede tilbud og tjenesteydelser i udviklingen af bosættelser og sikring af forsyningspligtigheder både i de større byer og i landdistrikterne (kapitel 5).

## 11 Moderne stat - Sikring af socialt og samfundsrelateret ansvar i transformationen

**Slesvig-Holsten ønsker en effektiv, moderne stat, som designer transformationen sammen med alle ansvarlige og ansvarlige personer i økonomien og samfundet og sikrer livet i et solidarisk, retfærdigt, ansvarligt og diversificeret samfund.**

Transformationen af delstaten, økonomien og samfundet åbner mange muligheder for at forme fremtiden, men det fører også til sociale forandringer, som kan påvirke og endda true hinanden. For at være en effektiv og moderne delstat ønsker Slesvig-Holsten at styrke det sociale og samfundsrelaterede ansvar, samhørighed og lige muligheder i perioder med forandring.



Store muligheder for en bæredygtig delstat ligger i det partnerskabsbaserede samarbejde mellem delstaten og kommunerne og kommunerne indbyrdes. Kommunerne - byerne, samfundene og distrikterne - er samfundets kimpler. Med deres forskellige tjenester og infrastrukturer danner de ryggen i delstaten. Delstaten ønsker derfor at fremme selvstændigt lokalt selvstyre og forbedre vilkårene for retfærdige partnerskaber mellem byer, samfund og amter. Delstaten ønsker at sætte incitamenter til inter-kommunalt samarbejde for at tiltrække virksomheder og skabe økonomiske rammebetingelser, bosættelsesudvikling, åben rumudvikling, turisme og rekreation samt infrastruktur og offentlige tjenester på en bæredygtig, fremtidsorienteret og frem for alt kommunal måde. Her kan en multi-level governance model give orientering (kapitel 1).

## **Del B – Principper og mål for fysisk planlægning**

### **1 Netværk og samarbejde**

#### **Principper og mål for fysisk planlægning**

##### **1 G**

Netværk og samarbejde på internationalt, overregionalt, regionalt og interkommunalt plan skal udvikles på en sådan måde, at

- udfordringer kan overvindes på tværs af administrative grænser og fælles interesser kan varetages,
- udviklingen af innovative tilgange fremmes, f.eks. inden for digitalisering,
- by- og landområder udvikles på en bæredygtig og rumlig afbalanceret måde,
- udvikling, innovation og konkurrenceevne i alle delregioner, byer og samfund styrkes,
- skabe tilstrækkeligt store funktionelle rum til sammen at være konkurrencedygtige,
- levering og effektivitet af forsyningspligtigheder sikres
- rumrelaterede planer og foranstaltninger er bedre koordineret.

##### **2 G**

Øget internationalt netværk har til formål at yderligere udvide Slesvig-Holstens position og synlighed i national og international konkurrence, styrke europæisk integration og udforme vigtige spørgsmål for regional og regional udvikling på europæisk og internationalt plan.

##### **3 G**

Den overregionale integration med de nærmeste naboer i Nordtyskland og Skandinavien skal udbygges yderligere for at øge Slesvig-Holstens beliggenhedskompetencer og udnytte yderligere udviklingspotentialer.

##### **4 G**

Den nationale og internationale betydning af hovedstadsregionen Hamborg som et økonomisk og levende rum med høj dynamik og stor attraktivitet skal videreudvikles. Større partnerskabsbaseret samarbejde skal også bruges til at stimulere udvikling i landdistrikterne i storbyområdet og på tværs af storbyområdet for hele delstaten.

**5 G**

Regionerne i Slesvig-Holsten skal fremmes i deres specifikke rumlige udvikling. Regionalt samarbejde vil øge webstedets tiltrækningskraft, forbedre folks livskvalitet, beskytte naturen og miljøet og yderligere understøtte virksomhedernes økonomiske udvikling.

**6 G**

Samarbejdet mellem kommunerne sigter mod at sikre gode levevilkår i samfundene. Målet er at forbedre de økonomiske forhold og miljøsituationen, fremme koordination af planlægning og foranstaltninger og involvering af relevante interessenter, fremskynde beslutningsprocesser og lette den strategiske orientering af lokal og regionalpolitik for en bæredygtig udvikling af hele området.

**Begrundelse**

**B til 1**

Øget globalisering, teknologiske fremskridt og øget mobilitet betyder, at statslige og administrative grænser er mindre og mindre forenelige med virksomhedernes og borgerne. Virksomheder baserer deres placeringsbeslutninger på de voksende globale sammenfletninger. Befolkningen handler ikke kun lokalt, men bruger også regionalt tilbud på tværs af kommunale grænser. Dette skaber nye funktionelle rum, der ikke længere falder sammen med de administrativt definerede områder.

Konkurrence for beboere, faglærte arbejdere, job og kapital finder i stigende grad sted i funktionelle rum. I den internationale kontekst konkurrerer stadigt voksende økonomiske områder i stedet for nationer/stater. Derfor er der flere og flere regionale Kooperationer i gang med det formål at skabe attraktive betingelser for økonomisk udvikling og udformning af befolkningens levende miljø. For at klare konsekvenserne af demografiske ændringer er der et voksende behov for lokalt samarbejde for at beskytte kommunale infrastrukturer og offentlige tjenester/forsyningspligtigheder

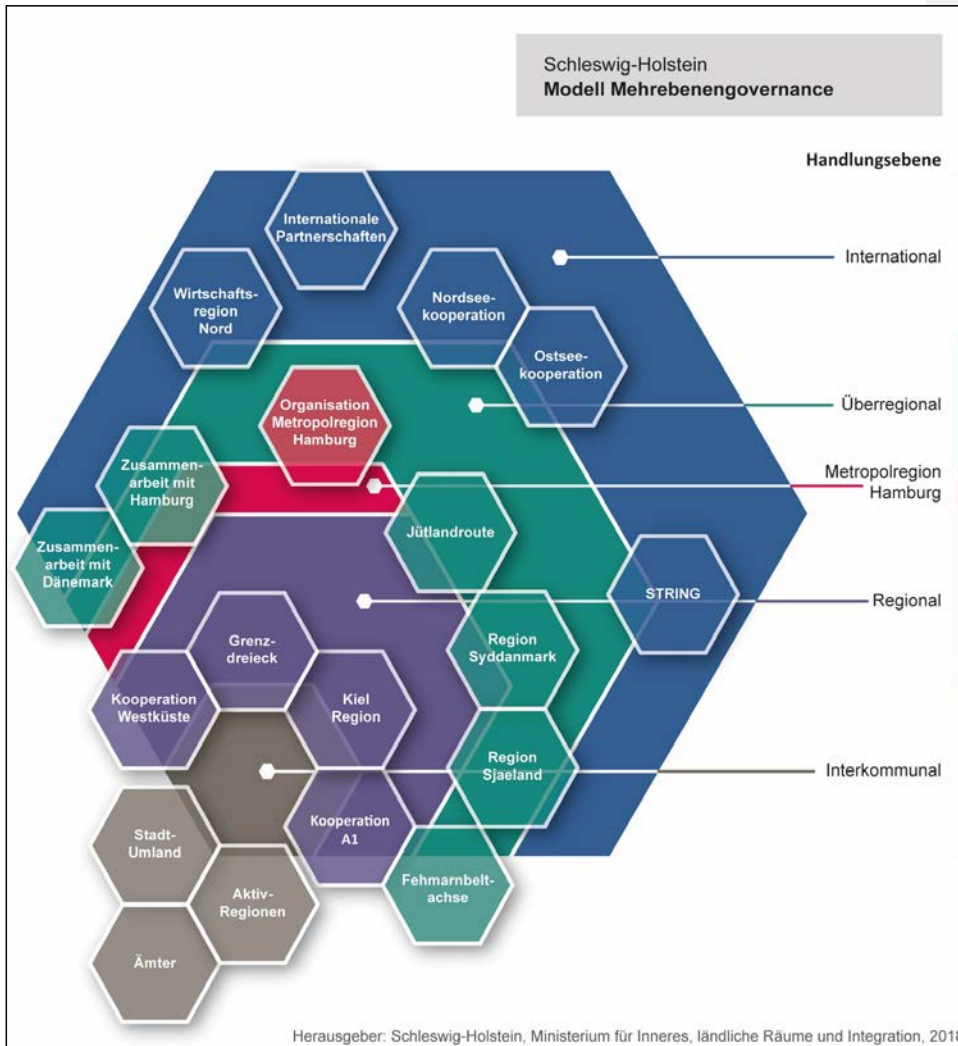
Regionens betydning som referenceramme og handlingsniveau stiger støt - på forskellige geografiske skalaer.

For aktivt at tage fat på disse rumlige og strukturelle udviklinger for hele delstaten er det nødvendigt at udvide og videreudvikle samarbejde og netværk. Alle aktører i delstaten opfordres til at arbejde sammen på tværs af statslige og administrative grænser samt sektorpolitikker og institutioner. Til dette formål vil provinsregeringen i stigende grad skabe incitament og støttemuligheder inden for rammerne af sine sektorpolitikker og finansieringsprogrammer, først og fremmest med instrumenter fra delstats- og regionalplanlægning, regionaludvikling og regionalpolitik.

~~For specifikt at understøtte rollen af samarbejde og netværk i frembringelsen af innovative tilgange, skal der tages særligt hensyn til kooperative tilgange inden for rammerne af den fysiske planlægningseksperimentklausul (del A).~~

Med hensyn til de forskellige geografiske skalaer er det nødvendigt at udvide både små og store rumlige Kooperationer. Derfor vil den strategiske udvikling af samarbejdslandskabet i Slesvig-Holsten fokusere på følgende fem niveauer af samarbejde (Illustration 1):

Illustration 1: Model forvaltning/governance på flere niveauer



- (1) Opbygning af nyt og udvidet eksisterende internationalt samarbejde,
- (2) Intensivering af det overregionale samarbejde med Hamburg som den vigtigste partner i syd og med Danmark i nord,
- (3) Yderligere udvikling af det funktionelle økonomiske og boligareal "Metropolregion Hamburg",
- (4) Styrkelse af det rumlige udviklingspotentialer gennem regionalt samarbejde,
- (5) Øget interkommunalt samarbejde.

Jævnføre de funktionelle indbyrdes sammenfletninger, overlapper samarbejdsrelationer tematisk og rumligt mere og mere, og er ligeledes sammenkoblede. For eksempel er samarbejdet i Hamborgs hovedstadsområde både et instrument til den internationale placering af Slesvig-Holsten og et regionalt samarbejde for udviklingen af det endogene potentiale i den omkringliggende omegn til Hamborg. Det er derfor vigtigt at videreudvikle disse fem niveauer ved systematisk integration og koordinering til "multi-level governance". Til dette formål vil delstaten støtte samarbejder med at intensivere informationsstrømmen og samarbejdet mellem de enkelte samarbejder ("Kooperation mellem Kooperationerne"). Dette vil yderligere styrke den allerede eksisterende mangfoldighed af Kooperationer og netværk samt engagementet fra alle interessenter i staten som en særlig lokalitetsfaktor for Slesvig-Holsten.

Derudover ses grænseoverskridende geografisk observation generelt som nyttigt.

Hertil kommer, at den grænseoverskridende rumlige observation – som det er gjort for eksempel i forbindelse med den tysk-danske database – udvides. For at estimere potentialerne for regionaludvikling ud over delstatsgrænserne og for at forudsige den fremtidige udvikling, kan rumlig observation ikke stoppe ved delstatsgrænserne.

## B til 2

Samarbejde i internationale partnerskaber er en integreret del af delstatspolitikken. For at kunne fungere som en konkurrencedygtig placering i den globale sammenhæng og for at styrke den europæiske integration kræver det endnu større internationalt netværk. En **internationaliseringsstrategi** forfølger derfor mål om at udvikle og positionere Slesvig-Holsten i langt større grad som internationalt sammenflettet økonomisk og levende rum. Strategiens fokuspunkter er økonomien, videnskab, kultur og uddannelse. Samtidig skal delstatens "interne internationalisering" yderligere fremmes, f.eks. gennem tilvejebringelse af sprogfærdigheder, fremme af international erfaring, men også fremme af den grundlæggende vilje til at opfatte de tværnationale forbindelser som en udviklingsmulighed for staten.

Denne udvidelse af "internationalitet" er af afgørende betydning for Slesvig-Holsten i de kommende år, også for at bruge den nye geografi, der følger af den **faste forbindelse over Femern Bælt**, med en tættere økonomisk og trafikforbindelse mellem de to storbyer Hamborg og København for hele delstaten.

Til dette formål vil Slesvig-Holsten gøre endnu større udnyttelse af sin særlige geografiske position som en forbindelse mellem Hamborg og Øresundsregionen og hele den vestlige Østersøregion med Göteborg og Oslo regioner for at tiltrække investorer, faglærte arbejdere og turister. For at gøre en offensiv brug af denne gunstige beliggenhed er det nødvendigt at videreudvikle det økonomiske område Slesvig-Holsten og samarbejdet i hovedstadsregionen Hamborg i syd og intensivere forbindelserne med Danmark mod nord (B til 3 og 4).

De nordlige europæiske byer Hamborg og København er meget attraktive og økonomisk stærke: Men begge er blandt de mindre europæiske byer med hensyn til befolkning. Kun ved at kombinere potentialet vil der opstå et økonomisk område, der også opnår konkurrencedygtig synlighed i den internationale konkurrence. Slesvig-Holstens delstatsforvaltning forfølger derfor målet om at videreudvikle Slesvig-Holstens samarbejde med Hamborg og Danmark i en "**nordlig økonomisk region**".

Med samarbejdet i den internationale Kooperation **STRING (South Western Baltic Sea Transregional Area – Implementing New Geography)** er der allerede lavet første skridt hen imod en sådan europæisk storregion. Alle partnere (Temakort 3), Tolv Tretten regioner og byer i det vestlige Østersøregion deler den fælles vision om at skabe en korridor, der fremmer vækst, job og bæredygtighed, og sikrer høje standarder for velstand og livskvalitet for befolkningen. Med STRING-strategien **2040-2030** har partnerne defineret sig på fem to prioriteter: Infrastruktur og grøn vækst, forskning og udvikling, turisme. Sammen med OECD udvikler STRING i øjeblikket et koncept for en grøn Silicon Valley mellem Hamborg og Oslo.

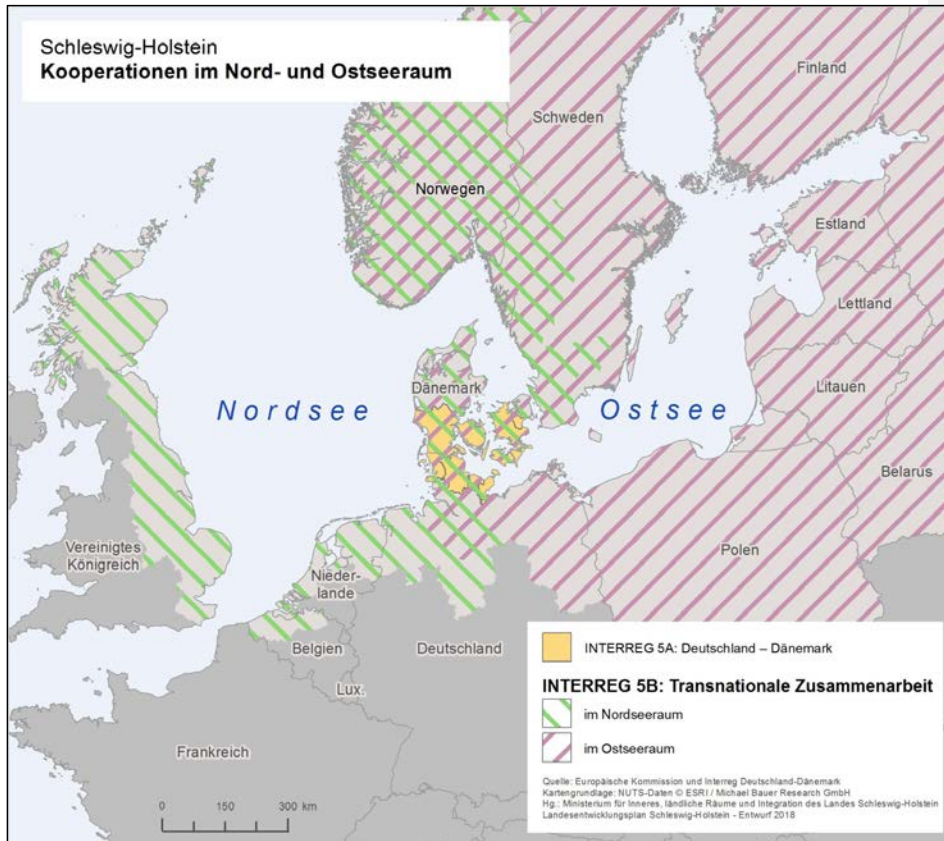
så regionerne kan positionere sig sammen i den globale konkurrence om lokaliteter og markedsføre dem som bæredygtige grønne vækstregioner, og kultur samt fjernelse af grænseoverskridende barrierer.

I forbindelse med internationalisering fortsætter **Østersø-samarbejdet** for Slesvig-Holsten også med at spille en vigtig rolle. Den giver rammerne for samarbejde med regionerne i hele Østersøregionen, herunder ikke-EU-staterne Rusland og Norge. På denne baggrund forfølger delstatsregeringen følgende mål med sit Østersøpolitiske koncept:

- Styrkelse af Slesvig-Holstens konstruktive rolle som medforfatter af den baltiske politik,
- Udnyttelse af Østersøregionens økonomiske muligheder,
- Intensivering af universitets- og forskningssamarbejde,
- Bidrag til hurtigst mulig og effektiv forbedring af miljøsituationen i Østersøregionen og bæredygtig beskyttelse af vores levestandard,
- Profilering af Slesvig-Holsten som en del af Maritime Baltic Region/Model Østersøregionen
- Anvendelse af kulturens innovation og integrationskraft for social integration og social udvikling,
- Profilering af den baltiske region som en attraktiv beliggenhed og habitat.

Nært relateret til dette er delstatens inddragelse i **Nordsø-samarbejdet**. Her er der især et tæt samarbejde mellem Slesvig-Holsten og de danske regioner, men også med Nederlandene. Samlet er målet at opbygge samarbejdsprojekter mellem relevante aktører uden for den politiske administration.

INTERREG Østersøen og INTERREG Nordsøprogrammet, der kan anvendes til gennemførelse af bilaterale og multilaterale projekter, der involverer Slesvig-Holsten, tjener som centrale instrumenter til gennemførelse af målene for Østersøen og Nordsøen-samarbejdet (Temakort 1).



Temakort 1: Samarbejdet i Nord- og Østersøen

### B til 3

Udover samarbejde på internationalt plan har **samarbejdet på overregionalt plan** med de nærmeste naboer i Nordtyskland og Danmark en særlig betydning.

Delstaten Slesvig-Holsten og Hamborgs Fri- og Hansestad udgør et fælles økonomisk og levende rum, som også opfattes som en enhed fra et nationalt og internationalt perspektiv. Udover placeringen af Slesvig-Holsten i lokalkonkurrencen er Hamborgs stråleeffekter en vigtig faktor. Omvendt forbedrer Hamborg også sine egne placeringskvaliteter gennem styrke og mangfoldighed i Slesvig-Holsten-regionen.

Det er delstatsrådets mål at give Slesvig-Holsten som helhed mulighed for at drage fordel af de muligheder, der opstår i nærheden af Hamborg. Til dette er placeringsfaktoren Hamborg aktivt medtaget i delstatens egne strategier, og Hamborgs hovedstadsfunktioner anvendes specifikt til udviklingen af Slesvig-Holsten. Navnlig er følgende områder af stigende betydning:

- Styrkelse af det administrative samarbejde, navnlig med henblik på at reducere administrative hindringer for borgerne,
- Udvikling af offentlig infrastruktur, især inden for offentlig transport,
- Dele mulighederne for digitalisering, især inden for e-forvaltning,

- Intensivering af samarbejdet inden for økonomisk udvikling og bosættelse og rumlig udvikling,
- tæt samarbejde inden for uddannelse, videregående uddannelse, videnskab og forskning,
- nationalt og internationalt udseende/optræden som en stærk alliance.

Mod nord har forbindelserne med Danmark været stadigt udvidet på baggrund af **rammerne for tysk-dansk samarbejde**. Centralt i rammeplanen er placeringen af Slesvig-Holsten som en del af "europæisk nord". Til dette bidrager blandt andre:

- Det historisk voksede tætte nabosamarbejde med regionen Syddanmark med fokus på de strategiske indsatsområder økonomisk udvikling, uddannelse, forskning, mobilitet i arbejde og hverdagen samt kultur og minoriteter,
- det tætte partnerskab med Sjællandsregionen siden februar 2017 med det formål at uddybe samarbejdet i Femern Bælt-regionen,
- det grænseoverskridende INTERREG A-program "Tyskland-Danmark" som et centralt instrument til strategisk brug og design af disse to Kooperationer,
- forbedring af det økonomiske miljø, fremme af et grænseoverskridende arbejdsmarked, kulturelt samarbejde og samling af borgere på tværs af grænsen i regionen "Sønderjylland-Slesvig".

Denne rammeplan skal uddybes og videreudvikles som grundlag for tysk-dansk samarbejde. er i den i juni 2017 underskrevet koalitionskontrakt bekræftet med målet, at uddybe og videreudvikle den.

Ud over dette bilaterale samarbejde på regionalt plan er der i nu et stykke tid blevet udviklet et omfattende "akse-samarbejde" mellem Slesvig-Holsten og Danmark - både i "Jyllandskorridoren" og "Femernbæltaksen" - som skal videreudvikles (Temakort 2). Hamborg er involveret i begge samarbejdskoncepter.

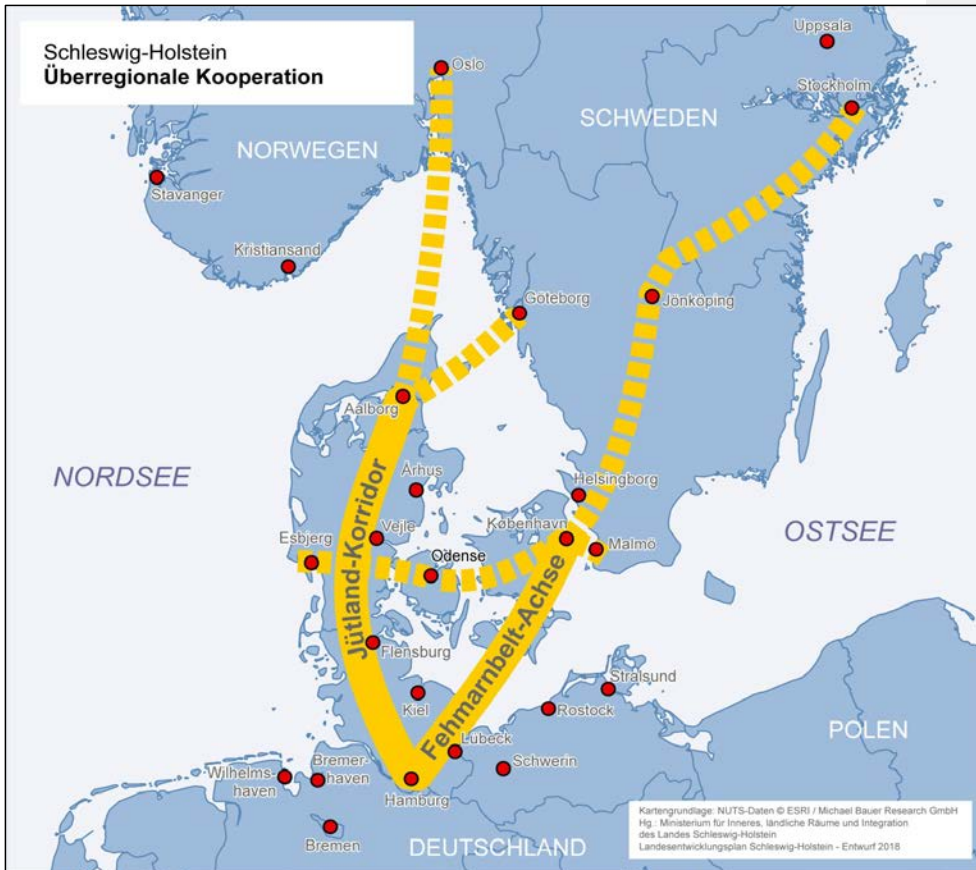
I "**Jyllandskorridoren**" arbejder partnerne (Slesvig-Holsten og Hamborg, de danske regioner Syddanmark, Midtjylland og Nordjylland samt storkommunerne Aarhus og Aalborg) med at etablere et projektorienteret samarbejde. Ud over vækstpotentialet i Hamborgs hovedstadsområde og byens trekant Kolding - Fredericia - Vejle er udviklingsdynamikken i industri- og servicecentret i storområdet Aalborg en vigtig drivkraft her. Målet er at fremme tværnationalt samarbejde mellem klynger i den meget vigtige økonomiske sektor "vedvarende energi".

På **Fehmarnbælt-aksen** lover realiseringen af den faste Femern Bælt forbindelse yderligere udviklingsdynamik. Et vigtigt forum for samarbejde er det strategisk orienterede STRING-samarbejde (afsnit B til 2), som har eksisteret siden slutningen af 1990'erne. Hertil kommer andre samarbejder/kooperationer, aktører som det kommunale, og gennem samfundsinstitutioner finanserede "Femern Bælt Udvalg", gennem erhvervsorganisationer og andre kammer-finanserede eller "Femern Bælt Business Council", eller "Hansebelt e.V.", begge finanseret af erhvervsindustrien der operer på tværs af grænser, en sammenslutning af virksomheder, såvel som regionalmanagement i "Hansebelt" (sammenlign afsnit B til 5). Med støtte fra Interreg 5 A-programmet "Tyskland-Danmark" har Femern Bælt-regionen haft mange møder mellem mennesker på begge sider af grænsen, kulturudvekslinger og projekter til styrkelse af det grænseoverskridende arbejdsmarked. Dette øger chancen for at realisere oprettelsen af en ny tysk-dansk udviklingsakse på kommunalt niveau fra implementeringen af den faste Femern Bælt-forbindelse.

I tæt samarbejde med Danmark har de to nationale mindretal syd og nord for grænsen en stor andel. I Slesvig-Holsten er minoritetspolitikken et politikområde, der er kendetegnet ved en tværgående konsensus og forstås i statsregeringen som en tværsnits opgave for alle ministerier. Formålet er at styrke delstatens profil som modelregion for minoritetspolitikken på



lige vilkår og sammen med minoriteterne for at gøre dets uafhængighed og dets bidrag til den kulturelle mangfoldighed fremtidssikker.



Temakort 2 : Overregionalt samarbejde

#### B til 4

Hamburgs hovedstadsregion er et tæt sammenhængende økonomisk og levende område, der omfatter Hamburgs fri- og hanseatiske bydel samt dele af delstaten Slesvig-Holsten, Niedersachsen og Mecklenburg-Vorpommern (Temakort 3). Omkring 5,2 millioner mennesker bor i dette område på et område på 28.500 kvadratkilometer. Med et bruttonationalprodukt på 193 mia. Euro er Hamburg hovedstadsregionen en af de mest konkurrencedygtige regioner i Tyskland og Europa.

I Slesvig-Holsten ligger 52 procent af delstatens territorium i hovedstadsområdet Hamburg. 61 procent af Slesvig-Holstens befolkning bor i dette område.

Metropolregioner er motorer for delstats- og regionaludvikling på grund af deres størrelse, deres innovative og økonomiske kraft. I fremtiden vil de drage fordel af den fortsatte betydning af store byområder, da de fungerer som tydelige knudepunkter i internationale udvekslinger.

Det er derfor i Slesvig-Holstens særlige interesse at styrke og fremme udviklingen af det økonomiske og levende område "Metropolregion Hamburg". Delstatsregeringen forstår udtrykkeligt "hovedstadsområdet Hamburg" som et instrument til styrkelse af udviklingen af hele delstaten. Derfor vil målet fortsat være at bære udviklingsimpulserne fra dette område langt ind i delstaten.

Følgende fremgangsmåder skal følges:

- (1) Styrkelse af konkurrenceevnen og tiltrækningen af det økonomiske og levende miljø i hovedstadsområdet Hamburg
  - Støtte til strategier, foranstaltninger og projekter, der yderligere fremmer grænseoverskridende forbindelser, især inden for økonomi, videnskab, innovation, transport, digitalisering og bosættelse og rumlig udvikling.
  - Styrkelse af samarbejdet mellem byområder og landdistrikter i hovedstadsområdet.
- (2) Øge den nationale og internationale synlighed af hovedstadsområdet Hamburg.
  - Øge bevidstheden om regionen som en innovativ erhvervssted, attraktivt feriemål og levested med høj livskvalitet.
  - Tilslutningen af Slesvig-Holsten til hovedstadsregionen Hamburg skal anvendes endnu mere til delstatens nationale og internationale positionering.
- (3) Udvidelse og videreudvikling af samarbejdet i organisationen "Metropolregion Hamburg"
  - Samling og netværk af alle regionale aktørers kræfter på tværs af administrative og sektorspecifikke grænser.
  - Styrkelse af organisationens funktion "Metropolregion Hamburg" som en impulsgenerator til udvikling af hele regionen.
- (4) Forbedring af placeringsforholdene i den del af delstaten, der tilhører hovedstadsregionen Hamburg
  - I det tættere sammenhængende område omkring Hamburg skal der skabes tilstrækkelige og attraktive udviklingsmuligheder for bolig- og erhvervsområder, for derved at dække de øgede krav fra Slesvig-Holsten og samtidig kunne absorbere udviklingsimpulserne fra metropolregionen Hamburg.
  - Samtidig er det af hensyn til en bæredygtig udvikling af åbne rum og bosættelser vigtigt at bevare livskvaliteten i Hamburg for at sikre regionale ledige frirum til natur og rekreation så tæt på hjemmet som muligt og for at minimere transport og en høj offentlig transportandel i modal split gennem orientering af bosættelsesudvikling for at opnå effektive, jernbaneforbundne offentlige transportlinjer.
  - Udviklingsimpulser fra det tættere sammenhængende område Hamburg skal kanaliseres til mere fjerntliggende udviklings- og aflastningssteder. De skal absorbere udviklingsimpulser fra det tættere sammenhængende område, udvikle sig som uafhængige økonomiske centre (muligvis med egnede nabosamfund) og dermed bidrage til styrkelsen af landdistrikterne.
- (5) Styring af udviklingsimpulser fra storbyregionen til hele delstaten
  - Til dette formål suppleres begrebet bosættelsesakser (kapitel 3.3) med udviklings- og aflastningssteder (kapitel 3.4) og delstatsudviklingsakserne (kapitel 2.5), der løber gennem hele delstaten. Oprettelsen af placeringer af overregional kommerciel betydning langs motorveje (kapitel 3.7) har til formål at skabe attraktivt plads til økonomien, skabe værdiskabende virksomheder og skabe nye arbejdspladser. Dette understøttes af løbende overvågning og efterfølgende opdatering af retningslinjerne og koncepterne for delrumlige erhvervsarealer. Samarbejdet i organisationen Metropolregion Hamburg i forbindelse med projekterne "Gewerbeflächenkonzept" (GEFEK) og Gewerbeflächeninformationssystem (GEFIS) har især høj prioritet.

- Styrket samarbejde mellem Hamborgs hovedstadsregion og de øvrige eksisterende regionale Kooperationer i delstaten, for eksempel som led i fælles projekter samt fælles repræsentation af interesser på nationalt og internationalt plan.



Temakort 3: Regionalt samarbejde

## B til 5

Ud over samarbejdet i hovedstadsregionen Hamborg har samarbejdet mellem Vestkyst, [Sønderjylland-Slesvig-samarbejdet](#), Kiel-regionen, [Femern Bælt-udvalget](#) og den regionale ledelse i Hansebelt langs tyske motorvej 1 skabt yderligere regionalt samarbejde (Temakort 3).

Disse Kooperationer, der strækker sig ud over grænserne for distrikter og kredsfrige byer, er rumligt orienteret langs de regionale udviklingsakser, der følger de føderale motorvejsforløb. De adresserer de specifikke vækstperspektiver, der eksisterer langs disse udviklingsakser. De omfattende Kooperationer bidrager væsentligt til at forbedre den regionale konkurrenceevne gennem tværfaglig samordning og udvikling af regionale styrker, ved at tage vigtige fremtidige emner op og gennemføre konkrete projekter på eget initiativ. Delstatsregeringen vil fortsat støtte grænseoverskridende samarbejde på tværs af kredse gennem fremme af regionaludviklingskoncepter, regional forvaltning og regionale budgetter.

Kooperationerne har fastsat følgende specifikke prioriteter:

**Vestkystens Regionale Kooperation, der inkluderer distrikterne Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg og Steinburg,** fokuserer på at fremme sin fremtidsrettede, bæredygtige transportudvikling og økonomiske udvikling. Samarbejdet bruger det særlige udviklingspotentiale i denne kystregion inden for vedvarende energi og turisme for at styrke dens konkurrenceevne. Samarbejdet skal uddybes yderligere for at konsolidere [videre markedsføre](#) Vestkystens position som et sted for vedvarende energi. Frem for alt vil aktiviteterne inden for innovation og de eksisterende forbindelser med den hanseatiske by Hamborg og Hamborgs hovedstadsregion blive fordybet.

**KielRegion er en sammenslutning af delstatens hovedstad Kiel og distrikterne Plön og Rendsburg-Eckernförde. Ud over byen Kiel er der også seks små og mellemstore byer og 239 kommuner i regionen. Det regionale samarbejde fokuserer på liv, mobilitet, økonomi og videnskab. Kiel-regionen,** med sine forbindelser til Skandinavien, er godt positioneret og har udviklet sig til en stærk regional beliggenhed midt i delstaten. Kiel-regionen skal yderligere fremme tværfagligt samarbejde om udformning af et attraktivt leve- og boligområde, en bæredygtig erhvervsbeliggenhed og en stærk vidensregion i nord. Vigtige projekter omfatter udvidelse af regional markedsføring, udvikling af lovende mobilitetsløsninger og udformningen af den digitale transformation.

**Regionalmanagementet i Hansebelt** langs den tyske motorvej 1 er en del af Hamborgs hovedstadsregion og samtidig en del af den tysk-danske Femern Bælt-akse. [Samarbejdet understøttes af distrikterne hertugdømmet Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn og hansestaden Lübeck med dets forretningsudviklingsbureauer.](#) Det forfølger ~~derfor~~ målet om at positionere sig stærkere mellem Hamborg og København for at udnytte virksomhedernes og turisternes voksende interesse i opførelsen af Femern Bælt-forbindelsen, men også for at udnytte de muligheder, som placeringsfaktoren Metropol Region tilbyder. Vigtige aktionsområder for samarbejdet er samarbejde inden for erhvervsarealudvikling og -markedsføring, udviklingen til en region for innovativ mobilitet, udvidelsen af turisme og regional markedsføring. For at kunne bruge Slesvig-Holstens særlige beliggenhed til delstats- og regionaludvikling er dette samarbejde af stor betydning som et bindeled mellem Hamborg og København / Skandinavien. [Derudover er der dannet yderligere samarbejde med "Femern Bælt-udvalget", "Femern Bælt-råd" og "Hansebelt eV" langs Femern Bælt-aksen \(se B til 2\).](#)

På grund af sin placering mellem vækstcentrene i Danmark og det sydlige Slesvig-Holsten kan **Slesvig-regionen** spille en vigtig rolle i tysk-danske udviklingsstrategier. Ud over de udprægede styrker i grænseregionen, fx inden for energiteknologi, kan universiteternes placeringer Sønderborg og Flensborg, det kommunale samarbejde i "grænse-trekantsområdet" Flensborg - Aabenraa - Sønderborg eller Flensborgs tværnationale centrale funktion, samarbejde i "Sønderjylland-Slesvig-regionen" være et væsentligt element. At dele denne mulighed på tværs af grænsen vil kræve fælles indsats for eksempel ved at

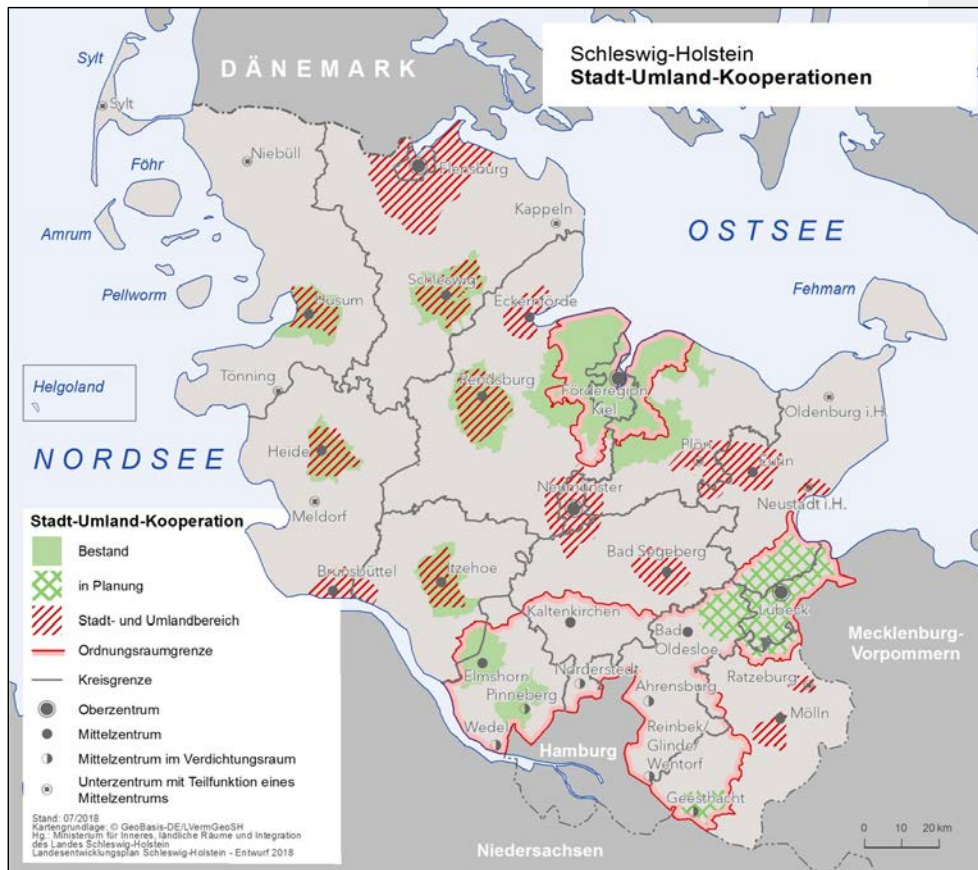
rekruttere og fastholde faglærte arbejdere eller udvikle grænseoverskridende offentlig transport i den tysk-danske grænseregion. Inden for delstatsdelen Slesvig har distrikterne Nordfriesland og Slesvig-Flensborg og byen Flensborg fået positiv erfaring med grænseoverskridende samarbejde. For eksempel blev der udarbejdet en fælles lokal transportplan. De to distrikter samarbejdede mere nøje med tilpasning af forsyningspligttydelser til demografiske ændringer, senest i det føderale modelprojekt "Langsigtet forsyningsikkerhed og mobilitet i landdistrikterne". Mens Nordfrieslands distrikt er involveret i den regionale forvaltning af Vestkysten, har Slesvig-Flensborg endnu ikke været i stand til at etablere et omfattende samarbejdsområde ved delstatsudviklingsaksen langs den tyske motorvej 7. Ud fra et regionalplanlægningsperspektiv kan regionaludvikling og økonomisk udvikling på dette område have stor gavn af den regionale forvaltning, hvorfor initiativer til institutionalisering af et samarbejdsområde langs den tyske motorvej 7 ville være meget velkomne.

#### **B til 6**

På kommunalt plan er der også etableret et varieret samarbejdslandskab i Slesvig-Holsten

- Kooperationer indenfor by- og landzoner (Elmshorn, Flensborg, Geesthacht, Heide, Husum, Itzehoe, Kiel, Lübeck, Rendsburg og Slesvig~~Slesvig, Husum, Heide, Rendsburg, Kiel, Itzehoe, Elmshorn, Lübeck og Geesthacht~~; Temakort 4)
- 22 aktive regioner (registrerede sammenslutninger, der involverer økonomiske og sociale partnere Temakort 5), samt
- adskillige kommunale specialforeninger, administrative samfund og fælles kommunale virksomheder.





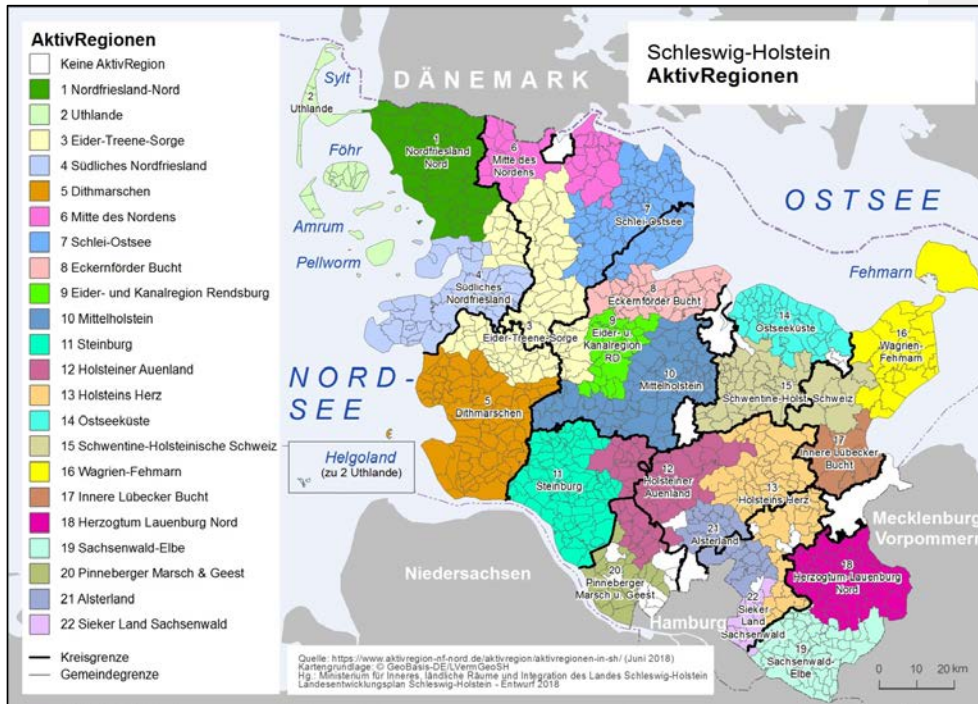
Temakort 4: samarbejde mellem by og land

Derudover er der lovende samarbejdsmetoder inden for forsyningspligtigheder, digitalisering og bosættelsesudvikling. Mange af fremtidens udfordringer kan kun tackles interkommunalt. Derfor bliver tænkning og handling ud over grænserne af ens egen kommune mere og mere presserende for mange emner. Ingen kommune kan klare udfordringerne alene eller drage fuld fordel af de muligheder, der opstår. Samarbejde kan overvinde alt for småpolitiske tilgange og udnytte nye designmuligheder. Derfor skal interkommunalt samarbejde i delstaten udvides på alle områder og delområder. Dette gælder især for sammenhængende områder mellem øvre- og midtcentrene (f.eks. af Flensburg).

Kooperationsemner og arrangementer spænder fra boliger, handel (kapitel 3.7), detailhandel (kapitel 3.10), digitalisering (kapitel 4.4 og 5), sikring af åbent rum (kapitel 6.2 og 6.3), turisme og rekreation (kapitel 4.7), mobilitet og transport (kapitel 4.3) til, sociale og tekniske tjenester af almen interesse (kapitel 5) til klimabeskyttelse og klimatilpasning (kapitel 6.1). Inden for bosættelsesudviklingen er der i delstatsudviklingsplanen fastsat bestemmelser om interkommunalt samarbejde (kapitel 3.8), som er beregnet til fleksibelt at tage højde for delrummenes specifikke behov og at yde et vigtigt bidrag til sikring af langsigtede levedygtige strukturer.

På grund af de tætte forbindelser mellem byer og deres omkringliggende områder skal konkurrencen om beboere og arbejdspladser undgås gennem tæt samarbejde. I stedet er målet at optimalt udnytte partnerkommunernes respektive potentialer, som beliggenhed,

arealreserver og infrastruktur, til hele området og sikre dem på lang sigt. Tillid og gensidig respekt samt bindende koncepter og aftaler mellem partnerkommunerne er afgørende for et vellykket samarbejde mellem by- og forstadsregionerne. Men også en rimelig balance af interesser og belastning, som det blev realiseret for eksempel i Irvr- og erhvervsområdet Rendsburg, bidrager til en bæredygtig udvikling af hele området.



Temakort 5: Aktive regioner

En koordineret bosættelse og infrastrukturudvikling bliver stadig vigtigere ikke kun i byområder, men også i landdistrikterne. Kommunalt samarbejde, for eksempel i forbindelse med tilpasnings- og udviklingsstrategier, skal derfor i stigende grad foregå på myndighedernes amt-niveau.

På niveauet af de aktive regioner er private og offentlige aktører forenet i 22 foreninger. Sammen med lokalbefolkningen formår de at designe fremtiden for landsbyerne og de små byer i deres region (Temakort 5). Klimaændringer og energi, bæredygtige forsyningspligtigheder, vækst og innovation samt uddannelse er de vigtigste emner. Ved hjælp af europæiske midler fra ELFUL (Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikter) gennemfører de offentlige og private organisationer i de aktive regioner projekter i form af autonom og bæredygtig regional udvikling i og for landdistrikterne. Et væsentligt grundlag for dette er regionale integrerede udviklingsstrategier (IES).

Derudover kan bilateralt og multilateralt samarbejde inden for individuelle faglige emner også give lokale myndigheder gode fordele. Der er allerede etableret forskellige organisationsmodeller og strukturer hér.

Samarbejde på interkommunalt plan skal være frivilligt, og både bevæge sig indenfor rammerne af veletablerede offentligretlige eller privatretlige organisationer og være åben for nye, uformelle former for partnerskabsamarbejde.



## 4.3 Mobilitet og transport

### Principper og mål for regionalplanlægning

#### 1 G

I Slesvig-Holsten skal en plads- og energibesparende og samtidig overkommelig mobilitet med lav emission, forbundet, fleksibel og pålidelig realiseres under hensyntagen til klima- og miljøpolitiske mål. Derved skal man tilgodese behovet hos mennesker i de enkelte leve- og erhvervsområder, tekniske innovationer samt målene for reduceret arealanvendelse (jf kapitel 3.9 punkt 3).

Et effektivt og godt forbundet transportsystem skal sikre vækst, konkurrenceevne, job og deltagelse af alle befolkningsgrupper i samfundets sociale liv.

#### 2 G

Transportinfrastrukturen skal opnå størst mulig effektivitet ved at forbinde alle transportformer og delområder. Transport skal derfor være intermodalt forbundet, og regionale og suprarregionale mobilitetskoncepter og trafikplaner udvikles og koordineres. Hvor det er muligt, skal trafikken undgås eller flyttes til ikke-motoriserede eller offentlige, især jernbanebundne transportformer.

#### 3 G

Alternative fremdrift samt udvidelse af den der til nødvendige opladnings- og påfyldningsinfrastruktur skal hos alle transportformer lette byrden for miljøet og bidrage til at spare energi og reducere emissioner, der er skadelige for klimaet.

#### 4 G

Med udviklingen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T) er Slesvig-Holsten den nordligste delstat for at modtage effektive forbindelser til Skandinavien (Jyllandsrute og Femern Bælt-akse) og især mod sydvest, syd og sydøst. Dette gælder især de højt belastede overregionale trafikruter i området Hamborg hovedstadsregion.

#### 5 Z

I forbindelse med udviklingen af transeuropæiske transportnet

- skal der gennemføres den faste forbindelse over Femern Bælt på en miljømæssigt forsvarlig måde (Kapitel 4.3.1 og Kapitel 4.3.2) og
- forbedre Kielkanalens kapacitet (kapitel 4.3.3) såvel som
- den økologisk kompatible tilpasning af den ydre og nedre Elbe til de ændrede krav til containertrafik, som er påkrævet (kapitel 4.3.3).

-

## 6 G

Derudover skal

- integrationen af Slesvig-Holstens havne i de europæiske søtransportruter i Østersøen og i Vesteuropa vurderes samt
- der tilstræbes en passende udvikling af regional transportinfrastruktur i forbindelse med national og europæisk transportinfrastruktur.

Samtidig skal "Jyllandsruten" - under hensyntagen til Syddanmark-regionens interesser - udvikles yderligere i overensstemmelse med fremtidige transportbehov.

## 7 G

Udviklingen af organisationsnetværk - også på tværs af transportformer - for at øge passagertransportens attraktivitet og logistikstedet Slesvig-Holsten skal fremmes. Måder at skifte godstransport fra vej til jernbane og fragt skal bruges mere, især i havneområder.

## 8 G

Faciliteter af almen interesse, især i de centrale steder, samt turisttilbud skal være let tilgængelige. Ud fra forsynings-, transport-, miljø- og turismepolitikens synspunkt skal nye mobilitets tilbud [skabes, digitaliseres i netværk](#), og en bedre forbindelse af ferie- og rekreationstransporten tilstræbes (kapitel 4.3.5).

## Begrundelse

### B til 1, 2

Trenden mod mere mobilitet er ubrudt og fører til højere trafikmængder. Samtidig ændres kravene til transportmidler og infrastruktur konstant, især med hensyn til beskyttelse af mennesker, natur og miljø. Herved skal også tilgodeses princippet om reduceret arealanvendelse på 1,3 ha/dag indtil 2030. Digitalisering, demografiske ændringer og social værdiændring, bosættelsesudvikling og de økonomiske forflektninger mellem regioner, delstater og stater påvirker mobiliteten i dag og i morgen. Således vil udviklinger, som fuldautomatisk kørsel, på mellemlangt og langt sigt formentlig ikke blot påvirke sikkerheden, fleksibiliteten, komforten, pålideligheden og effektiviteten af mobiliteten, men også stille nye krav til byudvikling og planlægning. Den fremtidige udvikling af mobilitet og logistik er afgørende for adgang til uddannelse og arbejde, lægehjælp og lokal forsyning. Og det påvirker borgernes økonomiske udvikling og samfundsliv. Samtidig kan f.eks. gennem hjemarbejde og telemedicin spares mange ture. Derfor skal mobilitetsbehovet og potentialet for fremtidens mobilitet tages i betragtning i al fysisk planlægning (f.eks. ved planlægning af boligområder og erhvervsområder samt forsyningspligtigheder og transportinfrastruktur). For at tage tilstrækkeligt hensyn til regionale mobilitetsbehov skal der udvikles regionale mobilitetsbegreber (som f.eks. KielRegions mobilitetsplan). [Det er ønskeligt at øge samarbejdet inden for Hamborgs storbyregion om intermodal sammenkobling af pendeltrafik.](#)

De nye tekniske muligheder kan anvendes i Slesvig-Holsten for bedre udnyttelse af de allerede eksisterende infrastrukturer og som supplement til de tidligere mobilitetsløsninger.

[Se også afsnit 8 G og B til 8 for det digitale netværk af mobilitets tilbud.](#) Øget databaseret trafikplanlægning og -styring vil bidrage til bedre at tilpasse mobilitetsbehov og trafikforhold i fremtiden. Ud over en god transportinfrastruktur vil det i fremtiden være afgørende, hvordan denne infrastruktur bruges.

### B til 3

Udvikling og spredning af alternative fremdriftsmetoder busser, tog og personbiler samt elmotorer til cykler kan reducere ulemperne ved konventionel fremdrift, som f.eks. miljøforurening og afhængighed af fossile ressourcer, hvilket bidrager til større energieffektivitet og emissionsreduktioner.

Elektromobilitet er et væsentligt element for et bæredygtigt design af passagertransport og godstrafik. Med en forventet stigning i transportydelsen giver det mulighed for at reducere brugen af fossile brændstoffer i transportsektoren samt støj og drivhusgasemissioner. Ved at anvende fluktuerende vedvarende energikilder kan elektromobilitet også bidrage til succesen af energitransitionen. Men skiftet til lavemissionskøretøjer vil ikke være tilstrækkeligt til at opfylde de fastsatte klimabeskyttelsesmål og i tilstrækkelig grad reducere de transportrelaterede drivhusgasemissioner. For eksempel vil nye mobilitetsbegreber og -tjenester også kræve incitamenter til at øge brugen af lokal offentlig transport, herunder for at sikre den bedst mulige mobilitet i landdistrikterne.

I Slesvig-Holsten skal der opføres statslige og EU-midler til forskellige elektromobilitetsprojekter og autonom kørsel, og udvidelsen af en offentligt tilgængelig infrastruktur for opladning af netværk skal fremmes. Projekter som brugen af elektriske drev gennem elektrificering af føderale motorveje ("E-Highway") er egnede til at gøre [teste, hvorledes](#) lastbiltrafikken [kan udformes](#) mere miljøvenligt og forbedres [mht.](#) effektiviteten og ydeevnen. Mht. elektromobilitet, også [vedr.](#) jernbane, skal samarbejdet med Danmark og Sverige udvides.

### B til 4 - 6

De europæiske staters intensive samarbejde i Østersøregionen medfører en kraftig stigning i trafikforholdene og trafikstrømmene mellem Slesvig-Holsten og Skandinavien samt gennem Slesvig-Holsten som et vigtigt bindeled mellem Nord- og Centraleuropa samt mellem Østersøen og Nordsøen.

Betydende i denne sammenhæng er dels den faste Fehmarnbælt-forbindelse på Femern Bælt-aksen, som blev aftalt i henhold til statstraktaten mellem Danmark og Tyskland som forbindelsen mellem Stockholm - Malmö / København via Lübeck til Hamborg. På den anden side er udviklingen på Jyllandslinjen med sin krydsning over Storebælt som forbindelse mellem trekanten Stockholm, Oslo og København over Jylland og Slesvig-Holsten til Hamborg vigtig. Disse vigtige transportakser i det transeuropæiske transportnet skal håndtere stigende trafik inden for jernbane- og vejtransport.

Fehmarnbælt-akslen som den korteste direkte forbindelse mellem Hamborg, Lübeck og København / Malmö skal styrkes også til offentlig transport i deres effektivitet ved at

- øge linjehastigheden i de eksisterende netværksforbindelser (rette enkelte sektioner) såvel som
- forbedringen [af tilgangen til](#) passagen gennem [respektive omkring](#), Hamborg.

Afskaffelsen af flaskehalsen mellem Pinneberg og Elmshorn er en uundværlig forudsætning for, at jyllandsruten skal opfylde sin rolle som et vigtigt led i det europæiske transportnet og lette presset på den stort set parallelle motorvej med flaskehalse, især i Elbe-krydsningsområdet.

Dette ville have skabt to faste forbindelser med høj kapacitet til Danmark, Sverige og Norge i overensstemmelse med kravene i det transeuropæiske transportnet.

De stigende trafikstrømme kræver en højtstående forbindelse, der løber fra øst til vest, herunder inklusive en Elbe-krydsning i forbindelse med tysk motorvej 20 vest for Glückstadt. Dette vil føre til en mærkbar trafikklindring af kerneområdet i Hamborg hovedstadsregionen. På lang sigt vil, som anden sammenhængende nord-syd-akse mellem Kiel og Niedersachsen, være udvidelsen af den føderale hovedvej 404 i forbindelse med til tysk motorvej 21 med æstlig Elbe-krydsning der tilsigtes undersøges.

Derudover er forbedringen af Kielkanalens kapacitet samt tilpasningen af ydre og nedre Elbe til kravene til containerskibsfarten af særlig betydning.

Udvidelsen af transportinfrastrukturen skal ske så arealbesparende som muligt, såvel som miljøvenligt. Forbuddet mod forringelse og kravet om at nå mål i henhold til EU's vandrammedirektiv tages i betragtning

#### **B til 7**

For fremtiden forventes en betydelig stigning i godstrafikken. Heraf er Slesvig-Holsten særligt påvirket af transittrafik. Den største andel af den modale opdeling af godstrafikken tilfalder lastbiltrafikken. Dette er forbundet med høj støj og forurenende emissioner. Derfor er det et grundlæggende mål at skifte godstransport mere mod ressource- og miljøvenlige jernbaner. Desuden skal de organisatoriske strukturer og netværk udvikles på tværs af alle transportformer på baggrund af de nye krav til fremtidens mobilitet.

#### **B til 8**

Centrale steder skal bundtes gennem centrale faciliteter. For at netværket af centrale steder skal kunne sikre forsyningen af almen interesse i området, skal der sikres god tilgængelighed. Dette gælder på den ene side for tilgængeligheden af centrale steder gennem kommunerne i deres forsyningsområde og for tilgængeligheden mellem centrale steder på samme centralitetsniveau. Tilgængelighedsmål for centrale steder er defineret af direktivet om integreret netværksdesign (RIN). Målt hen imod disse mål skal tilgængeligheden af de enkelte centrale steder i Slesvig-Holsten stadig forbedres. Dette gælder især tilgængelighed med offentlig transport. Af denne grund skal RINs måltal være en vejledning for alle trafikplanlægninger i Slesvig-Holsten for at reducere de mellemliggende og langsigtede eksisterende tilgængelighedsunderskud i centrene. For at imødekomme de forskellige individuelle mobilitetsbehov skal transportsystemet være fremtidsorienteret og fleksibelt. Forskellige mobilitetsstilbud (inklusive offentlig transport, bil- og cykeldelingstjenester, samkørsel, borgerbusser, ridepooling-transporttjenester) skal netværkes på tværs af en digital mobilitetsportal. Mht. turistmålene skal rejsemuligheder og lokal mobilitet forbedres ved intelligently at kombinere forskellige transportformer.

### 4.3.1 Bytrafik

#### Principper og mål for fysisk planlægning

#### 7 Z

I øvrigt er prioriteringen i planlægningsperioden som følger:

- 4-vejs forlængelse af den tyske hovedvej 404 til motorvejen 21 fra Stolpe til Kiel (med tilknytning hovedvej 76) og fra motorvejen 1 til motorvejen 24,
- Seks-baners udvidelse af den tyske motorvej 7 mellem motorvejskrydsningen Rendsburg og krydset Büdelsdorf herunder seks-bane erstatningsbyggeri Rader højbro,
- Forbedret forbindelse til den østlige bred af Kiel via den sydlige spade Kiel i løbet af den føderale motorvej 202
- Den forbedrede forbindelse af det økonomiske område Brunsbüttel og en kvalificeret udvidelse af motorvejen 23 / motorvejen 5 mellem Heide og Bredstedt og mellem Itzehoe og Wilster,
- Opførelse af forskellige korridorer (Geesthacht, Glückstadt, Handewitt, Hattstedt-Bredstedt, Itzehoe, Lauenburg, Ratzeburg, Schwarzenbek, ~~Syd Spange Kiel~~, Tating og Wedel).

Hovedkortet viser de nuværende og planlagte projekter, der er indeholdt i punkt 5-7, og dem, der er indeholdt i delstatens transportplan 2030, samt prioriterede og andre behov.

#### Begrundelse

#### B til 7

De igangværende og permanent planlagte projekter, der præsenteres i delstatens transportvejplan 2030, samt prioriterede og yderligere krav til vejkonstruktion og udvikling er af særlig betydning for den behovsorienterede udvikling af vejnettet i Slesvig-Holsten. De prioriterede korridorer skal bidrage til en klar lindring af trafikken i landsbyerne i de noterede kommuner.

For at øge attraktionen og tilgængeligheden af vestkysten og det økonomiske område i Brunsbüttel planlægges følgende foranstaltninger som led i den sektionelle ekspansion af motorvejen 23 og hovedvejen 5 (vestkystaksen) i henhold til deres trafikbelastning:

- Mellem krydset Tornesch og krydset Eidelstedt en seks-bane udvidelse af motorvejen 23,
- mellem Itzehoe og Wilster-West tre-baners trafikruter gennem hovedvej 5,
- Gennemførelse af en trafikundersøgelse i sektionen Wilster-West til Brunsbüttel af motorvej 5,
- i området mellem Tönning og Husum tre-baners trafikruter af hovedvej 5,
- adskillige korridorer mellem Hattstedt og Bredstedt.

Foranstaltningerne langs hovedvejen 5 nord for Heide til den danske grænse er også i overensstemmelse med målsætningerne i partnerskabsaftalen mellem delstaten Slesvig-

Holsten og Region Syddanmark den 27. juni 2007 og er indeholdt i "Fællesbogen om grænseoverskridende transport og mobilitet Slesvig-Holsten og Syddanmark" fra 20. maj 2008.

### **4.3.2 Jernbanetransport**

#### **Principper og mål for regionalplanlægning**

##### **1 G**

Med hensyn til struktur og drift skal jernbanetransport være rettet mod at klare en betydelig del af den forventede trafikvækst inden for passagertransport og godstransport og tage så høj andel som muligt af stærk pendeltrafik for at lette trafikken, især i tætbefolkede områder. Ud over den fuldstændige modernisering af det anvendte køretøjsmateriale omfatter dette også vedligeholdelse og udvidelse af personbefordringstjenester, men også jernbanebaseret udvikling af havne-, industri- og handelsområder.

##### **2 Z**

Fjertrafikforbindelserne mellem Slesvig-Holsten, resten af Tyskland og Danmark på ruterne Hamborg - Sylt, Hamborg - Kiel / Flensborg (Hamborg), Hamborg - Lübeck - Fehmarn (Danmark) og Hamborg - Büchen - Berlin skal sikres og langsigtet ekspanderes effektivt.

Ud over rutenettet for overregionale og regionale togforbindelser viser hovedkortet behovet for udvidelse.

##### **3 Z**

I forbindelse med realiseringen af den faste forbindelse over Femern Bælt skal jernbaneledet mellem Lübeck og Puttgarden elektrificeres og tospores i overensstemmelse med den tysk-danske statstraktat den 3. september 2008.

#### **Begrundelse**

##### **B til 1, 2**

Grundlaget for planlægningen er den føderale statstransportplanen af 3. august 2016 (BVWP), delstatens jernbanetransport udvidelsesplan (BSWAG) og delstatens lokale trafikplan (LNVP).

Udvidelsen af tog- og godstransport ad jernbane er fortsat en stor bekymring for den nationale transportpolitik i lyset af den stigende trafikmængde og dens betydning for miljø- og klimabeskyttelse. Implementeringen af de planlagte projekter følges derfor intensivt, og forhandlingerne om implementeringen fortsættes med de kompetente myndigheder på føderalt niveau - undertiden i tæt samarbejde med Fri- og Hansestaden Hamborg.

##### **B til 3**

I forbindelse med implementeringen af den faste forbindelse over Femern Bælt flyttes godstrafikken til jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden, som vil blive elektrificeret og dobbeltsporet på grundlag af statstraktaten mellem Danmark og Tyskland.

Planlægningsgodkendelsesproceduren for udvidelse af linjen udarbejdes af DB AG. Med den afsluttede planlægningsprocedure har delstaten lagt grunden til en regionalt kompatibel udvidelse, som også tager højde for regionens særlige turistinteresser. Under hensyntagen til opgraderingen af den eksisterende struktur bliver forskellige planlægningsvarianter undersøgt for Fehmarnsundbroen som led i den foreløbige planlægning. I alle planlægningspakker skal flere rute- og bygningsvarianter undersøges. Stresstest har vist, at broen ikke længere er i stand til at klare fremtidig trafik, og derfor skal forbindelsen via Fehmarnsund udvides.