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

SH

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

Regionalplan
für den Planungsraum I

Neuaufstellung – 3. Entwurf 2026

Kreisfreie Stadt Flensburg,
Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg



Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

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

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis....5

Abkürzungsverzeichnis....6

Rechtliche Grundlagen, Aufbau und Inhalt....10

Teil A....15

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen....16

Teil B....25

1. Raumstruktur....26

2. Regionale Freiraumstruktur....30

2.1 Natur und Landschaft....30

2.2 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren....33

2.3 Grundwasserschutz....36

2.4 Binnenhochwasserschutz....38

2.5 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich....42

2.6 Rohstoffsicherung....47

2.7 Tourismus und Erholung....56

3. Regionale Siedlungsstruktur....70

3.1 Zentrale Orte und Stadtrandkerne....70

3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung....73

3.3 Baugebietsgrenzen....79

3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen 82

4. Regionale Infrastruktur....85

4.1 Straßenverkehr....85

4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr....90

4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr....95

4.4 Radverkehr....101

4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen.....106
4.6 Luftverkehr.....111
4.7 Windenergie an Land.....116
4.8 Leitungsnetze.....117
4.9 Abwasserbehandlung.....120
4.10 Abfallentsorgung.....123
4.11 Verteidigung und Konversion.....125
5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden.....129
5.1 Nahbereich Flensburg.....129
5.2 Nahbereiche Kreis Schleswig-Flensburg.....139
5.3 Nahbereiche Kreis Nordfriesland.....163
Anhang.....196
Anlage 1: Nahbereichstabelle.....197
Anlage 2: Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1.....242
Anlage 3: Themenkarten.....260
Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften.....265

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum I (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2024).....38
Tabelle 2: Flug- und Landeplätze mit und ohne Bauschutz- und Lärmschutzbereichen sowie Sonderlandeplätze und Hubschrauberlandeplätze im Planungsraum I (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, 2024).....114
Tabelle 3: Großklärwerke im Planungsraum I (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2026).....122
Tabelle 4: Zentrale Kläranlagen im Planungsraum I (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2026).....122
Tabelle 5: Konversionsstandorte im Planungsraum I (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2024).....128

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ALT	Anruf-Linien-Taxi
Az.	Aktenzeichen
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz
BBSV	Kooperationsraum der Gemeinden Bredstedt, Breklum, Struckum, Vollstedt
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRPH	Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz
BRPHV	Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DK	Deponieklassen
D-Routen	Deutschland-Route
EG	Europäische Gemeinschaft
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz
EnWG	Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung
EuroVelorouten	Europaweite Radrouten
e.V.	eingetragener Verein
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FGE	Flussgebietseinheiten
GVOBl. Schl.-H.	Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein

HQ100	Hochwasserereignis, das im statistischen Mittel einmal in 100 Jahren zu erwarten ist
HWRM	Hochwasserrisikomanagement
HW200	Hochwasserereignis, das im statistischen Mittel einmal in 200 Jahren zu erwarten ist
HW200extrem	Hochwasserereignis, das bei Extremereignissen zu erwarten ist (in der Regel höher als HW200)
IKG	Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Schleswig-Schuby
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
i.V.m.	in Verbindung mit
KFZ	Kraftfahrzeug
LaplaG	Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein
LaSiVerMob	Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im Ländlichen Raum
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LEP-VO	Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LfU	Landesamt für Umwelt
LLUR SH	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (bis Januar 2023)
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027
LR	Ländlicher Raum
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
LTO	Lokale Tourismusorganisation
LuftVG	Luftverkehrsgesetz

LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
LWaldG	Landeswaldgesetz
LWG	Landeswassergesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
NAP	Netzausbauplan
NATO	North Atlantic Treaty Organization
Natura-2000-Gebiete	Naturschutzgebiete gemäß FFH- und Vogelschutzrichtlinie
NIC	Nordfriesisches Innovations-Center GmbH
NordSBefV	Nordsee-Befahrensverordnung
NOVA-Prinzip	Prinzip von Netz-Optimierung vor Netz-Verstärkung vor Netz-Ausbau
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
OR	Ordnungsraum
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V.
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
RuDi	Rufbus Kreis Dithmarschen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRTE	Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung

SUB	Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
SUP-Richtlinie	Richtlinie über die strategische Umweltprüfung des Europäischen Parlaments und des Rates
TAFF	Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH
TEN-E Verordnung	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VB	Vordringlicher Bedarf
VBG	Vorbehaltsgebiet
VO	Verordnung
VR	Verdichtungsraum
VRG	Vorranggebiet
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Rechtliche Grundlagen, Aufbau und Inhalt

Rechtliche Grundlagen

Die Länder sind nach dem Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) verpflichtet, für ihre Teilräume Regionalpläne aufzustellen (§ 13 Absatz 1 Nr. 2 ROG). Diese sind gemäß § 9 Landesplanungsgesetz (LaplaG) aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) zu entwickeln und zeitnah an ihn anzupassen (§ 5 Absatz 8 LaplaG).

Die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum I legt auf der Grundlage der Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP-VO 2021) die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für den Planungsraum fest. Der Planungsraum I umfasst gemäß § 3 LaplaG die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg. Die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum I ersetzt den Regionalplan aus dem Jahr 2002 für den damaligen Planungsraum V.

Die Neuaufstellung ist ab ihrem Inkrafttreten auf einen Planungszeitraum von 15 Jahren ausgerichtet. Sie wird von der Landesregierung als Rechtsverordnung beschlossen. Planungsträgerin ist die Landesplanungsbehörde (§ 5 Absatz 1 Satz 2 LaplaG), das heißt das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein als die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige oberste Landesbehörde (§ 4 LaplaG).

Die Festlegungen im Planungsraum zum Thema Windenergie an Land (Kapitel 4.7) sind im Rahmen einer eigenständigen Teilaufstellung getroffen worden. Die zugrundeliegende Landesverordnung wurde mit Urteil des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts vom 22. März 2023 (Az. 5 KN 53/21) allgemein verbindlich für unwirksam erklärt. Das Urteil ist seit dem 4. März 2024 rechtskräftig. Auf eine nachrichtliche Darstellung der zeichnerischen Festlegungen wird daher verzichtet.

Rechtswirkungen

Die öffentlichen Stellen – und unter bestimmten Voraussetzungen auch Private, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen – sind verpflichtet, Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze der Raumordnung in Abwägungs- und

Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Absatz 1 ROG). Die ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft wird durch die Festlegungen des Regionalplans nicht berührt.

Ziele der Raumordnung (§ 3 Absatz 1 Ziffer 2 ROG) sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren textlichen oder zeichnerischen Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogen sind. Das heißt, sie sind keiner Abwägung mehr zugänglich und daher bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen **zu beachten** (§ 4 Absatz 1 ROG). Die Gemeinden sind im Rahmen der Bauleitplanung durch das Baugesetzbuch (BauGB) explizit verpflichtet, die Ziele der Raumordnung zu beachten (§ 1 Absatz 4 BauGB).

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

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

Aufbau

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

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

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

Thematisch ist Teil B in die fünf Hauptkapitel Raumstruktur, Regionale Freiraumstruktur, Regionale Siedlungsstruktur, Regionale Infrastruktur und Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden gegliedert. Die Kapitel haben jeweils mehrere Unterkapitel. Im Kapitel Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden sind sortiert nach Nahbereichen die raumordnerischen Entwicklungszielsetzungen der Kommunen im Planungsraum dargestellt.

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

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

Im **Teil D – Umweltbericht** werden die voraussichtlichen, erheblichen Auswirkungen der Fortschreibung des Regionalplans auf die Umwelt beschrieben und bewertet. Die Pflicht zu dieser Umweltprüfung ergibt sich aus § 5 Absatz 9 LaplaG in Verbindung mit § 8 ROG im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie). Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung des Regionalplans. Teil D umfasst auch die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Absatz 3 ROG (Anmerkung: wird nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens beigefügt).

Inhalt und Bezug zum Landesentwicklungsplan

Inhaltlich basiert die Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum I auf

- den Festlegungen des Landesentwicklungsplans 2021,
- fachplanerischen und fachrechtlichen Grundlagen,
- den Flächennutzungsplänen und den Ergebnissen der von den Gemeinden beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen,
- Ergebnissen aus Beteiligungsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden im Rahmen der frühzeitigen

Beteiligung gemäß § 9 LaplaG.

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

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

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

oder die zum Verständnis der regionalen Zusammenhänge wichtig sind (unter anderem Darstellung der Fährverbindungen zu den Inseln und Halligen).

Regionalplan für den Planungsraum I

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen



Teil A

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen

Lage und Geografie

Der Planungsraum I umfasst die kreisfreie Stadt Flensburg sowie die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. Er erstreckt sich von der dänischen Grenze im Norden bis zur Eider und der Sorge im Süden und reicht von der Nordsee im Westen bis zur Ostseeküste im Osten. Im Süden grenzt der Planungsraum an die Kreise Dithmarschen (Planungsraum III) und Rendsburg-Eckernförde (Planungsraum II) und im Norden an das Königreich Dänemark.

Der Planungsraum ist 4.211 Quadratkilometer groß und hat durch seine Lage zwischen Nord- und Ostsee eine große landschaftliche und naturräumliche Vielfalt. Zu ihm gehören zum Beispiel im Westen das Weltnaturerbe Wattenmeer, die Nordfriesischen Inseln und Halligen und die Marschlandschaft, im Binnenland die Geest und die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge und im Osten die Ostseeküste mit der Flensburger Förde und das Ostschleswigsche Hügelland mit der Schlei (Angeln).

83~~,1~~ Prozent der Fläche des Planungsraums (3.500 Quadratkilometer) sind Vegetationsflächen, darunter 3.113 Quadratkilometer Landwirtschaftsflächen, die 73,9 Prozent der gesamten Fläche einnehmen. ~~500~~503 Quadratkilometer (11,9 Prozent) sind Siedlungs- und Verkehrsflächen[1].

Räumliche Gliederung

Im Planungsraum leben ~~469.059~~471.827 Einwohnerinnen und Einwohner[2], davon ~~92.667~~96.326 in der kreisfreien Stadt Flensburg, ~~170.007~~170.029 im Kreis Nordfriesland und ~~206.385~~205.472 im Kreis Schleswig-Flensburg. Nach Flensburg sind die Kreisstädte Schleswig (~~25.904~~25.352 Einwohnerinnen und Einwohner) und Husum (~~23.814~~24.090) die größten Städte im Planungsraum. In allen drei Städten zusammen leben ~~rund~~fast ~~30~~31 Prozent der Bevölkerung im Planungsraum. Weitere ~~fast 20~~rund 18 Prozent wohnen in ihrem Umland ~~(Stand 31. Dezember 2023)~~.

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

Neben der kreisfreien Stadt Flensburg gibt es 256 Städte und Gemeinden, davon 246, die sich in 21 Ämtern zusammengeschlossen haben, vier amtsfreie Gemeinden und sechs kreisangehörige Städte.

32 Städte und Gemeinden sind als Zentrale Orte oder Stadtrandkerne eingestuft und damit raumordnerische Schwerpunkte für Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur im Planungsraum. In den Zentralen Orten und Stadtrandkernen leben fast ~~61~~60 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner (~~289.778~~281.719). Zudem befinden sich dort ~~80~~132.250 (77 Prozent) der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Planungsraum ~~(138.219)~~[3].

Der Planungsraum ist überwiegend ländlich geprägt mit einer Vielzahl von kleinen Dörfern. ~~94~~93 Gemeinden im Planungsraum haben weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohner, in denen zusammen ~~24.584~~24.068 Menschen leben. In weiten Teilen ist der Planungsraum dünn besiedelt, insbesondere an der Westküste und im Grenzraum zu Dänemark.

Der größte städtische Bereich im Planungsraum ist die kreisfreie Stadt Flensburg. Sie ist Universitäts- und Hochschulstadt und als Oberzentrum das größte Versorgungs- und Dienstleistungszentrum im Planungsraum. Die Stadt hat zudem eine große Bedeutung für die Versorgung im dänischen Grenzraum. Zwischen dem Planungsraum und Sønderjylland bestehen historisch gewachsen enge kulturelle und wirtschaftliche Verflechtungen. Flensburg ist das Zentrum der dänischen Minderheit in Schleswig-Holstein, die vor allem im Norden der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg lebt. Im Landesteil Schleswig bekennen sich rund 50.000 Menschen mit deutscher Staatsangehörigkeit zur dänischen Minderheit.

Der Planungsraum ist außerdem die Heimat der etwa 50.000 Friesinnen und Friesen in Schleswig-Holstein. Die Bevölkerung mit friesischen Wurzeln lebt vor allem an der Westküste und auf den nordfriesischen Inseln.

Bevölkerungsentwicklung

In den letzten Jahren gehörte der Planungsraum zu den am stärksten wachsenden Räumen in Schleswig-Holstein. Von Ende 2018[4] bis Ende ~~2023~~2024[5] sind rund ~~14.000~~16.790 Einwohnerinnen und Einwohner hinzugekommen (plus

[3] Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2024
[4] Statistikamt Nord, Fortgeschriebene Einwohnerzahl am 31.12.2018 auf Basis des Zensus 2011
[5] Statistikamt Nord, Fortgeschriebene Einwohnerzahl am 31.12.2024 auf Basis des Zensus 2022

~~3,1~~3,7 Prozent), davon rund ~~3.160~~6.820 in Flensburg (dort plus ~~3,5~~ 7,6 Prozent), ~~6.360~~5.450 im Kreis Schleswig-Flensburg (plus ~~3,2~~ 2,7 Prozent) und ~~4.500~~4.520 (plus 2,7 Prozent) im Kreis Nordfriesland.

Nach der letzten Bevölkerungsvorausberechnung bis 2040 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein (Vorausberechnung des Statistikamtes Nord aus dem Jahr ~~2021~~2025) ist davon auszugehen, dass in Flensburg und im Kreis Schleswig-Flensburg die Einwohnerzahlen ~~im Planungszeitraum weiterwachsen wird;~~ von Ende ~~2020~~2024 bis Ende ~~2030~~2035 ~~voraussichtlich~~noch weiter steigen werden um ~~vier~~2,4 Prozent in Flensburg und um 1,4 Prozent im Kreis. ~~und danach~~ Bis 2040 werden die Einwohnerzahlen ~~bis 2040 um weitere 2 Prozent~~dann in etwa gleich bleiben. ~~In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg hingegen werden die Zahlen der Einwohnerinnen und Einwohner nur bis 2025 weiter steigen~~Im Kreis Nordfriesland wird die Einwohnerzahl im Planungszeitraum zurückgehen, um 1,7 Prozent bis 2035 und um weitere 1,2 Prozent bis 2040. ~~Voraussichtlich ab 2025 werden die Wanderungsgewinne beider Kreise nicht mehr ausreichen, die aufgrund der Altersstruktur~~ Grund dafür sind die in den nächsten Jahren größer werdenden natürlichen Bevölkerungsverluste (mehr Sterbefälle als Geburten), die voraussichtlich nicht mehr durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden. ~~auszugleichen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Nordfriesland Ende 2030 etwas niedriger sein wird als Ende 2020 und danach bis 2040 um rund drei Prozent zurückgehen wird. Im Kreis Schleswig-Flensburg wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner 2030 voraussichtlich noch leicht höher sein als Ende 2020 und danach bis 2040 um rund 2,5 Prozent zurückgehen.~~

Die demografischen Veränderungen gehen in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg der Zahl älterer Menschen einher. 2040 wird es im Planungsraum voraussichtlich ~~etwa 12.000~~fast 30 Prozent Menschen mehr geben, die ~~80~~75 Jahre und älter sind, als Ende 2024~~2020~~. Die absehbare Entwicklung muss insbesondere bei Planungen im Bereich der Pflege und des Gesundheitswesens sowie beim Wohnungsbau, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und beim Einzelhandel berücksichtigt werden.

Wohnungsbauentwicklung

Der Zuwachs der Einwohnerinnen und Einwohner seit 2019 war verbunden mit dem Bau von ~~14.700~~fast 16.400 neuen Wohnungen im Planungsraum in den Jahren 2019 bis ~~2023~~2024. Rund ~~6.200~~6.800 Wohnungen entstanden in Nordfriesland, ~~6.500~~7.300 in Schleswig-Flensburg und ~~2.000~~2.300 in Flensburg[6]. Schwerpunkte des Wohnungsbaus in den Kreisen waren insbesondere die Tourismusgemeinden auf den Inseln und an den Küsten sowie die Stadt- und Umlandbereiche Flensburg, Schleswig und Husum.

Im Zeitraum ~~2022 bis 2035~~2026 bis 2040 werden im Planungsraum mindestens ~~18.000~~20.000 neue Wohnungen gebraucht, fast ~~die Hälfte~~40 Prozent davon bis Ende ~~2026~~2030[7]. ~~Danach~~Ab 2031 werden ~~geht~~ aufgrund sinkender Haushaltszahlen ~~vor allem der Wohnungsneubaubedarf~~ weniger neue Wohnungen benötigt. Am deutlichsten~~in den~~ dürfte der Wohnungsneubaubedarf im ~~Kreisen~~Kreis Nordfriesland zurückgehen. ~~und Schleswig-Flensburg deutlich zurück, während in Flensburg erst nach 2035 weniger neue Wohnungen gebaut werden müssen.~~

Besonders bei~~Bei~~ Einfamilienhäusern zeichnet sich durch die zurückgehende Zahl junger Familien mittelfristig ab, dass der Bedarf sinkt. Stattdessen werden mehr kleine Miet- und Geschosswohnungen gebraucht, nicht zuletzt, weil es durch die Alterung der Bevölkerung überall im Planungsraum mehr Haushalte von älteren Menschen geben wird. Neue Wohnungen müssen aber nicht nur gebaut werden, weil die Zahl der Haushalte zunächst noch steigt, sondern auch, um Wohnungen zu ersetzen, die in den nächsten Jahren durch Abriss oder Umnutzung wegfallen (Ersatzbedarf), und um zusätzliche Angebote zu schaffen, damit die Wohnungsmärkte im Planungsraum besser funktionieren (Mobilitätsreserve).

Besondere Anstrengungen müssen im gesamten Planungsraum unternommen werden, um mehr bezahlbaren Wohnraum für die Bezieherinnen und Bezieher

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

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

kleiner und mittlerer Einkommen zu schaffen und mehr Wohnungsangebote für ältere Menschen. Es fehlt zudem sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum Wohnraum für junge Single-Haushalte wie Auszubildende, Studierende und Berufsstartende. Insbesondere ~~A~~auf den Inseln und in den Tourismusgemeinden im Planungsraum muss vor allem der Umwandlung von Dauerwohnraum zu Ferien- und Zweitwohnungen entgegengewirkt werden und bezahlbarer Wohnraum für Einheimische erhalten bleiben oder neu geschaffen werden.

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

Wirtschaft

Im Planungsraum ~~gibt~~gab es im Jahr 2023 ~~es 245.600~~249.400 Erwerbstätige ~~(Stand 2022)~~[8], darunter ~~194.000~~196.500 (~~79~~78,8 Prozent) im Dienstleistungssektor, von denen wiederum rund ~~35,6~~35,1 Prozent im Bereich Handel, Verkehr, Gastgewerbe et cetera tätig sind. Im Kreis Nordfriesland ist dieser Anteil mit ~~37,5~~37,6 Prozent überdurchschnittlich hoch. Der Anteil der Erwerbstätigen in der Land- und Forstwirtschaft ist mit ~~3,4~~4 Prozent in Nordfriesland und ~~4,3~~4,9 Prozent in Schleswig-Flensburg höher als im Landesdurchschnitt (~~2,1~~2,4 Prozent).

Tourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor im Planungsraum, insbesondere an der Nord- und Ostseeküste und der Schlei, denn die Inseln und Küsten des Planungsraums gehören zu den beliebtesten Urlaubsdestinationen in Deutschland. In den Sommermonaten übersteigt die Zahl der Urlaubsgäste in vielen Küstenorten die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um ein Vielfaches. Doch auch die attraktiven Landschaften im Binnenland und das kulturelle Erbe, wie zum Beispiel das UNESCO Welterbe Danewerk-Haithabu locken jedes Jahr zig Tausende von Gästen in den Planungsraum.

[8] Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung, Reihe 2 Kreisergebnisse Band 1, Berechnungsstand Februar 2025

Industrielle Schwerpunktbranchen im Planungsraum sind der Maschinen- und Anlagenbau, die Ernährungswirtschaft, die Maritime Industrie und der Bereich Erneuerbare Energien.

Der Planungsraum leistet den größten Beitrag zur Energiewende im Land. Die rund 1.300 Windkraftanlagen in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ~~(Stand Juni 2024)~~ liefern zusammen ~~44~~43 Prozent der gesamten Leistung aus betriebenen Windkraftanlagen in Schleswig-Holstein[9]. Zudem ~~liegt mehr als die Hälfte~~liegen 47 Prozent der Flächen, die in Schleswig-Holstein für Solar-Freiflächenanlagen genutzt wird, im Planungsraum (rund ~~780~~896 Hektar, Stand November ~~2022~~2024). Darüber hinaus gibt es zahlreiche Biogasanlagen.

Arbeitsplatz- und Einpendlerzentren im Planungsraum sind das Oberzentrum Flensburg mit rund ~~46.500~~47.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort[10] ~~(Stand 30. Juni 2023)~~ sowie im Kreis Nordfriesland Husum (~~16.900~~17.300), Niebüll (~~4.800),~~4.300) Sankt Peter-Ording (2.600), Leck (~~2.400~~2.300)~~,~~, Wyk auf Föhr (2.100) und die Tourismusgemeinden auf der Insel Sylt (~~12.400~~12.100), und im Kreis Schleswig-Flensburg Schleswig (15.100), Handewitt (~~6.400~~6.900), Kappeln (4.400) und Harrislee (~~3.800~~3.700). Gependelt wird vor allem innerhalb des Planungsraums. Im Raum Flensburg bestehen auch Pendlerverflechtungen mit Dänemark. Zahlreiche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, insbesondere aus dem Gastgewerbe, pendeln zudem über den Planungsraum hinaus zwischen den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland. Mit der Ansiedlung ~~von Northvolt~~ einer Batteriefabrik werden die Verflechtungen zwischen den beiden Kreisen deutlich zunehmen und vermehrt auch andere Wirtschaftsbereiche umfassen.

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

[9] Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, Ausbaustatus genehmigungsbedürftiger Windkraftanlagen nach dem BImSchG, Stand Juli 2025
[10] Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2024

Flächenneuinanspruchnahme

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

Klimawandel

Der Klimawandel und der Anstieg des Meeresspiegels sind zunehmend spürbar. Die aus der globalen Erderwärmung resultierenden Folgen sind eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit, die es mit konsequentem Klimaschutz zu mildern gilt. Zum globalen Schutz des Klimas und der natürlichen Ressourcen muss auch im Planungsraum ein Beitrag geleistet werden. Im Vordergrund steht dabei der Ausbau der Erneuerbaren Energien und des dafür notwendigen Leitungsnetzes, der Aufbau einer klimaneutralen Wärmeversorgung sowie der Umstieg auf eine klima- und umweltfreundliche Mobilität. Darüber hinaus gilt es, sich im Planungsraum durch kommunale und regionale Anpassungsstrategien und -maßnahmen auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen, den Hochwasser- und Küstenschutz zu verstärken, die Trinkwasserversorgung zu sichern und die Landwirtschaft neu auszurichten. Die Landesregierung wird diese Arbeiten durch eine eigene Klimaanpassungsstrategie unterstützen. Bereits im Juni 2015 hat die Landesregierung mit der Verabschiedung der Strategie für das Wattenmeer 2100 auf die Herausforderung des Klimawandels reagiert.

Regionale Kooperationen

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

Im Planungsraum gibt es bereits auf unterschiedlichen Ebenen Formen der Abstimmung, Zusammenarbeit und Vernetzung über Verwaltungs- und Ländergrenzen hinweg und zwischen Akteuren verschiedenster Institutionen. Hierzu zählt im Bereich der Verkehrsplanung der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg. Im Bereich der interkommunalen Siedlungsentwicklung zählen hierzu unter anderem die Kooperationen in den Stadt- und Umlandbereichen Husum, Flensburg und Schleswig, die AktivRegionen Uthlande, Nordfriesland-Nord, Mitte des Nordens, Eider-Treene-Sorge, Schlei-Ostsee und Südliches Nordfriesland als „Ideenschmieden in den ländlichen Räumen“, die planungsraumübergreifenden Regionalen Kooperationen Westküste, Sønderjylland-Schleswig und Grenzdreieck (Flensburg, Apenrade und Sønderborg), die Einbindung in die überregionale Kooperation entlang des Jütland-Korridors und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im INTERREG-Programm „Deutschland-Danmark“. Im Bereich der regionalen Zusammenarbeit zum Ausbau der Digitalisierung ist außerdem die „Smarte Grenzregion zwischen den Meeren“ zu nennen, welche durch die Stadt Flensburg sowie die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg getragen wird. Im Bereich der Daseinsvorsorge ist das Modellprojekt LaSiVerMob (Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im Ländlichen Raum) im Kreis Schleswig-Flensburg eine gute Grundlage für die regionale Entwicklung. Es ist angelegt als Doppelstrategie mit interkommunalen Kooperationsräumen sowie kreisweitem

Mobilitätskonzept für eine integrierte Betrachtung zur Sicherstellung von wohnortnaher Versorgung und Erreichbarkeit der Versorgungsinfrastruktur.

Gleiches gilt für das Mobilitätskonzept des Kreises Nordfriesland, in dem unter Verknüpfung der Aspekte der Daseinsvorsorge, Siedlungsentwicklung sowie der Mobilität Kooperationsräume vorgeschlagen wurden und teilweise bereits gelebt werden (Beispiel Eiderstedt).

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

Regionalplan für den Planungsraum I

Grundsätze und Ziele der Raumordnung



Teil B

1. Raumstruktur

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

2 G

Der gesamte Planungsraum gehört zur Raumkategorie ländliche Räume. Die ländlichen Räume sollen als eigenständige, gleichwertige und zukunftsfähige Lebensräume gestärkt werden.

3 G

Die in den ländlichen Räumen ausgewiesenen Stadt- und Umlandbereiche um das Oberzentrum Flensburg und die Mittelzentren Husum und Schleswig sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte gestärkt werden und dadurch Entwicklungsimpulse für den gesamten ländlichen Raum geben.

Die bestehende Stadt-Umland-Kooperation um das Oberzentrum Flensburg soll intensiviert sowie die neu aufgenommene Stadt-Umland-Kooperation um das Mittelzentrum Schleswig soll verstetigt werden.

Die Stadt-Umland-Kooperation um das Mittelzentrum Husum soll wieder aktiviert werden.

Begründung

B zu 1

Um den Planungsraum zukunftsfähig zu entwickeln, ist es weiterhin erforderlich, Flächen für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe und Industrie, Verkehr, Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder die Energieversorgung in Anspruch zu nehmen. Gleichzeitig

hat sich Schleswig-Holstein das Ziel gesetzt, die Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen im Land bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag zu reduzieren. Mittels Flächenkreislaufwirtschaft soll daher perspektivisch das Verhältnis von Siedlungs- und Verkehrsflächen im Bezug zu Freiflächen und land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen gleich bleiben. Dies bedeutet, dass perspektivisch keine Landwirtschafts- und Naturflächen neu für die Siedlungsentwicklung in Anspruch genommen werden sollen. In allen Kommunen im Planungsraum haben daher Innenentwicklung sowie Flächen- und Gebäudeumnutzungen Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen. Außerdem sollen städtebauliche Verdichtung sowie flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen angestrebt werden. Auf die Erfordernisse der Raumordnung zur städtebaulichen Entwicklung gemäß Kapitel 3.9 Landesentwicklungsplan 2021 wird verwiesen.

B zu 2

Die Darstellung des gesamten Planungsraums als ländlicher Raum basiert auf der Abgrenzung der Raumkategorien im Landesentwicklungsplan 2021, die in die Regionalpläne nachrichtlich übernommen werden.

Aufgrund der räumlichen Lage und verkehrlichen Anbindung, der naturräumlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Wirtschaftsstruktur bestehen in den ländlichen Räumen regional unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten und räumliche Steuerungserfordernisse. Die jeweils vorhandenen spezifischen Potenziale sollen mobilisiert und weiterentwickelt werden. Für die nordfriesischen Inseln und die Küstenabschnitte sowie den Naturpark Schlei liegen diese unter anderem in der Entwicklung von Tourismus und Erholung. Darüber hinaus bieten sich weite Teile des Planungsraums für die Erzeugung Erneuerbarer Energien an. Zur zukunftsfähigen Gestaltung der ländlichen Räume und zur Verbesserung von Lebensqualität, Wirtschaftskraft und Gemeinschaft der dort lebenden Menschen sollen auch die AktivRegionen mit ihren Maßnahmen beitragen.

B zu 3

Die ausgewiesenen Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen entsprechen weitgehend dem Landesentwicklungsplan 2021. Im Allgemeinen umfassen die Stadt- und Umlandbereiche die Kernstadt, die direkten Nachbargemeinden sowie die

Gebietskulisse bestehender oder wünschenswerter Stadt-Umland-Kooperationen. Darüber hinaus werden die bestehenden Verflechtungsbeziehungen abgebildet. Ihre Abgrenzung wurde gemäß Kapitel 2.4 Absatz 1 Landesentwicklungsplan 2021 im Regionalplan allerdings konkretisiert. So orientiert sich die Abgrenzung der Stadt- und Umlandbereiche um die Mittelzentren Husum und Schleswig jetzt im Regionalplan einheitlich an den Hauptortslagen der zugehörigen Gemeinden und nicht mehr an den Gemeindegrenzen. Der Stadt- und Umlandbereich Flensburg umfasst im Regionalplan im östlichen Bereich nur noch die stärker mit dem Oberzentrum verflochtenen Gemeinden und somit nicht mehr die Gemeinden Langballig, Dollerup, Grundhof und Westerholz.

Die Darstellung der Stadt- und Umlandbereiche erfolgt nachrichtlich in der (Neben-) Karte. Die zugehörigen Städte und Gemeinden sind in der Anlage 1 im Anhang in der Nahbereichstabelle in Spalte 1 aufgeführt.

Stadt-Umland-Kooperationen in den Verflechtungsräumen um das Oberzentrum Flensburg und die Mittelzentren Husum und Schleswig können einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung in den Stadt- und Umlandbereichen leisten. Nach Jahren intensiver interkommunaler Zusammenarbeit im Stadt- und Umlandbereich Flensburg, insbesondere im Bereich der Wohnbauentwicklung, findet derzeit nur im Rahmen regelmäßiger Treffen der Koordinierungsrunde ein informeller Austausch über Wohnbauplanungen statt. Die Koordinierungsrunde als Gremium hat sich in der Region bewährt und bietet sich als Anknüpfungspunkt für eine erneute Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit an. Auch aufgrund des weiteren Wohnungsneubaubedarfs in der Region ist eine abgestimmte Wohnbauentwicklung anzustreben. In der Stadt Flensburg war in den vergangenen Jahren ein verstärkter Wohnungsneubau zu verzeichnen, der sich zunehmend im Bestand vollzogen hat. Aufgrund der Herausforderungen der Innenentwicklung ist nicht ausgeschlossen, dass weiterhin Wohnungsbedarfe ergänzend in den Umlandgemeinden zu decken sein werden.

Die raumordnerischen Instrumente der Siedlungsachsen und regionalen Grünzüge zur Steuerung der Siedlungsentwicklung kommen im Stadt- und Umlandbereich Flensburg nicht zur Anwendung, da die räumlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben und damit die Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 nicht erfüllt sind.

Die Vereinbarung zur zukünftigen Siedlungsentwicklung im Stadt- und Umlandbereich Schleswig, die derzeit erarbeitet wird, basiert auf aktuellen Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf und auf aktualisierten Analysen der Flächenpotenziale. In diesem Kontext erfolgt auch eine Aktualisierung der Gewerbeflächenbedarfe und -potenziale. Dieser Prozess soll weiter fortgesetzt werden.Im Stadt- und Umlandbereich um das Mittelzentrum Husum sollte die interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Siedlungsentwicklung aktiviert werden.

2. Regionale Freiraumstruktur

2.1 Natur und Landschaft

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Vorranggebiete für den Naturschutz sind in der Karte festgelegt.

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

2 G

Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft sind in der Karte festgelegt.

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

Begründung

B zu 1-2

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

Ermittlung von Biotopkomplexen einbezogen. Auf der nachfolgenden Planungsebene sowie bei nachfolgenden Zulassungsverfahren bleibt die Beachtung aller gesetzlich geschützten Biotope unberührt.

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

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

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

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

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

Für das Gebiet des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer sollen bei der Ausgestaltung weiterer Planungen und Maßnahmen der Freiraum- und Infrastruktur die entsprechenden fachlichen Ziele des Trilateralen Wattenmeerplans berücksichtigt werden.

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

- Gebiete über 20 Hektar, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung gemäß § 23 BNatSchG in Verbindung mit § 13 LNatSchG erfüllen, soweit sie nicht bereits als Vorranggebiet gemäß Kapitel 6.2.1 Absatz 1 Landesentwicklungsplan 2021 dargestellt sind,
- Natura 2000-Gebiete (soweit nicht Vorranggebiete für den Naturschutz),
- Gebiete für den Biotopverbund (Schwerpunkträume und Verbundachsen),
- Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung nach der Ramsar-Konvention,
- Bereiche der Entwicklungszone des Biosphärenreservats „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Halligen“ sowie das Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe – Schleswig-Holstein“ und
- Geotope.

Die Tabellen 2 und 3 in Anlage 2 im Anhang enthalten Übersichten über die Natura 2000-Gebiete (Tabelle 1) und die geplanten Naturschutzgebiete (Tabelle 2) im Planungsraum I. Den Tabellen kann entnommen werden, welche Natura 2000-Gebiete und welche geplanten Naturschutzgebiete entsprechend der oben genannten Definitionen als Vorranggebiete für den Naturschutz oder als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft festgelegt werden.

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

2.2 Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Auf die Kapitel 6.3.1 und 6.3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

In den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung im Bereich der Gemeinden Sankt Peter-Ording und Dagebüll, auf der Halbinsel Nordstrand und der Insel Pellworm, an der Flensburger Förde und der Geltinger Bucht sowie entlang der Ostseeküste zwischen Gelting und Kappeln sind im Planungsraum regionale Grünzüge festgelegt und in der Karte ausgewiesen.

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

2 Z

Im Planungsraum sind folgende Grünzäsuren in der Karte ausgewiesen:

- auf der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Flensburg und der Gemeinde Wees nördlich und südlich der Bundesstraße 199,
- in der Gemeinde Handewitt zwischen der Bundesstraße 200 und dem Ortsteil Jarplund,
- in dem baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet auf der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Bredstedt und der Gemeinde Breklum,
- in dem baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet auf der Gemeindegrenze zwischen den Gemeinden Struckum und Breklum,
- auf der Gemeindegrenze zwischen den Gemeinden Sylt und Wenningstedt-Braderup,
- in der Gemeinde Sylt zwischen den Ortsteilen Tinnum und Keitum sowie im Ortsteil Morsum zwischen Groß- und Klein-Morsum,
- in der Stadt Husum zwischen dem Geestrand und den Mausebergen.

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

Begründung

B zu 1

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

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

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

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

- Gebiete mit besonderer Erholungseignung.

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

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

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

Die regionalen Grünzüge dienen dem Erhalt und der Entwicklung zusammenhängender Freiräume. Sie tragen damit zur Schonung des Außenbereichs bei und fördern eine flächensparende und kompakte Siedlungsentwicklung in den Ordnungsräumen und in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung. Im Planungsraum I liegen keine Ordnungsräume vor. Daher kommt die beschriebene Systematik nur für die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung zur Anwendung.

Im Planungsraum I werden regionale Grünzüge nur in einigen der im Landesentwicklungsplan 2021 festgelegten Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Auf den nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt werden wegen der überragenden Bedeutung von Natur und Landschaft, und weil gleichzeitig dort aufgrund des Tourismus ein erheblicher Siedlungsdruck besteht, keine regionalen Grünzüge festgelegt, sondern Baugebietsgrenzen zur Steuerung der zukünftigen Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 3.3).

B zu 2

Um das ungegliederte Zusammenwachsen einzelner Siedlungskörper zu vermeiden, sind in der Karte sowohl in den Stadt- und Umlandbereichen Flensburg und Husum als auch auf dem Siedlungsband Bredstedt-Breklum-Struckum und auf der Insel Sylt im Bereich der bandartigen Struktur der Gemeinde Sylt überörtlich bedeutsame Grünzäsuren festgelegt. Dies betrifft die Bereiche zwischen den Gemeinden Sylt und Wenningstedt-Braderup, zwischen den Sylter Ortsteilen Tinnum und Westerland sowie im Ortsteil Morsum den Bereich zwischen Groß- und Klein-Morsum.

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

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

2.3 Grundwasserschutz

Auf die Kapitel 6.4.1 und 6.4.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Vorranggebiete für den Grundwasserschutz sind in der Karte festgelegt.

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

2 G

Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz sind in der Karte festgelegt.

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

Begründung

B zu 1

Gemäß Kapitel 6.4.1 Absatz 1 LEP 2021 werden in den Regionalplänen die bereits festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete mit ihren äußeren Grenzen (Schutzzone 3) für Einzugsbereiche von Wassergewinnungsanlagen als Vorranggebiete für den Grundwasserschutz festgelegt. Nachfolgende Tabelle zeigt die Trinkwasserschutzgebiete für den Planungsraum I.

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

Nummer	Name des Trinkwasser-schutzgebietes	in Kraft getreten/ geändert	Größe in Hektar	Kreis/kreisfreie Stadt
1	Husum/Mildstedt	2005/2010	1.326	Nordfriesland
2	Drei Harden	2013	1.433	Nordfriesland
5	List auf Sylt	1984	704	Nordfriesland
6	Rantrum	1984	158	Nordfriesland
7	Föhr	2010	530	Nordfriesland
9	Süderstapel	1985/1998	139	Schleswig-Flensburg
18	Inselkern Sylt	1998/2010	1.180	Nordfriesland
22	Amrum	1999/2010	254	Nordfriesland

B zu 2

Gemäß Kapitel 6.4.2 Absatz 1 Landesentwicklungsplan 2021 (Begründung) werden in den Regionalplänen die geplanten Trinkwasserschutzgebiete und die Einzugsgebiete der Grundwassererfassung größerer öffentlicher Wasserversorgungsunternehmen (Trinkwassergewinnungsgebiete) als Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz festgelegt. Grundlage der Festlegung ist der Landschaftsrahmenplan 2020, der die entsprechend dem hydrogeologischen Kenntnisstand ermittelten Einzugsgebietsabgrenzungen größerer öffentlicher Wasserversorgungsunternehmen (Trinkwassergewinnungsgebiete) und geplanten Trinkwasserschutzgebiete darstellt.

Im Planungsraum I sind nach derzeitiger Planung keine weiteren Trinkwasserschutzgebiete vorgesehen.

2.4 Binnenhochwasserschutz

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

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

2 G

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

Begründung

B zu 1

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

Dies sind:

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

Dies umfasst nach § 74 Absatz 5 LWG alle in den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten dargestellten Gebiete, in denen ein Hochwasserereignis innerhalb von 100 Jahren zu erwarten ist und die zur Hochwasserentlastung und Rückhaltung beansprucht werden (HQ100). Relevante Gewässersysteme im Planungsraum I sind der gesamte Verlauf der Eider sowie Abschnitte der Treene, Lecker Au, Süderau, Soholmer Au, Arlau und der Loiter Au sowie des Bongsieler Kanals und Dreiharder Gotteskoogstroms und ihrer Nebengewässer.

Entsprechend Ziffer II.1.4 Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) sind von den Wasser- und Bodenverbänden benannte Polder, Speicherbecken und -seen beziehungsweise Teile davon, die eine besondere Bedeutung für den Hochwasserrückhalt aufweisen, ebenfalls als Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz festgelegt. Im Planungsraum I sind dies vor allem der Rickelsbüller Koogsee, der Ruttebüller See, der Bottschlotter See, das Speicherbecken Koogsiel, der Beltringharder Koogsee, das Speicherbecken Arlau und der Holmer See, der Polder Winnert sowie der Schwabstedter Westerkoog.

Um die Vorranggebiete in der Karte des Regionalplans darstellen zu können, wurde eine kartographische Generalisierung durchgeführt. Schmale Flächen, die eine Mindestbreite von 100 Metern nicht erreichen, sowie isoliert liegende Einzelflächen mit einer Größe von unter fünf Hektar, wurden nicht flächig, sondern als schematische Punktlinie dargestellt. Für die konkrete Abgrenzung wasserrechtlichen der Überschwemmungsgebiete sind die Hochwassergefahrenkarten nach §74 Absatz 2 WHG (Stand 2019) heranzuziehen.

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

In den Vorranggebieten ist eine Ausweisung neuer Baugebiete grundsätzlich unzulässig, soweit nicht bereits Baurechte nach §§ 30, 31, 33 und 34 BauGB bestehen, um dem weiteren Verlust von Flächen für den vorbeugenden Hochwasserschutz entgegenzuwirken. Zusätzliche Bebauung kann die Speicherfähigkeit der Fläche und durch erhöhte Versiegelung auch die Versickerungsfähigkeit des Bodens sowie die Funktion als Abflussbereich beeinträchtigen, zudem steigt das Schadenspotenzial (besonders bei sensiblen

Nutzungen). Bauliche Zulässigkeit und Ausnahmemöglichkeiten werden durch die §§ 78 und 78a WHG in Verbindung mit den §§ 75, 76, 77 LWG geregelt.

Im Fall möglicher Ausnahmen ist für raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen eine hochwasserangepasste Bauweise zu beachten. Für die bereits vorhandene Bestandsbebauung in Vorranggebieten soll gemäß Kapitel 6.5.1 Absatz 3 Landesentwicklungsplan 2021 der Hochwasserschutz verbessert und für ausreichende Hochwasservorsorge an Gebäuden gesorgt werden. Flächennutzungspläne, die in Vorranggebieten Bauflächen vorsehen, die noch nicht bebaut und für die noch keine Bebauungspläne aufgestellt sind, sollen gemäß Ziffer II.2.2 BRPH möglichst umgewidmet werden. Für besonders durch Binnenhochwasser gefährdete Nutzungen mit Bestandsschutz innerhalb der Vorranggebiete wird, wenn dies grundsätzlich möglich ist, ein Rückzug aus den gefährdeten Gebieten empfohlen. Gemäß Ziffer II.2.3 (Z) BRPH dürfen zudem Kritische Infrastrukturen mit länder- oder staatsgrenzenüberschreitender Bedeutung, weitere Kritische Infrastrukturen nach BSI-Kritisverordnung sowie Anlagen und Betriebsbereiche nach Industrieemissionsrichtlinie oder SEVESO-III-Richtlinie in Überschwemmungsgebieten gemäß § 76 Absatz 1 WHG weder geplant noch errichtet werden. Zu Ausnahmeregelungen siehe Ziffer II.2.3 (Z) Absatz 2 BRPH.

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

B zu 2

Die 2021 fortgeschriebenen HWRM-Pläne der FGE Eider und Schlei/Trave formulieren eine Reihe von Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Hochwasservorsorge und -abwehr. Räumliche Schwerpunkte im Planungsraum I sind hierbei der Bongsieler Kanal, die Soholmer Au, die Lecker Au, die Arlau, die Treene, der Mittellauf der Eider sowie die Tideeider.

Im Bereich der Soholmer Au, der Krummbek, der Treene, der Sorge sowie der Füsinger Au soll durch Maßnahmen wie Deichrückverlegungen die Wiedergewinnung von natürlichen Rückhalteflächen ermöglicht werden.

Der Schutz vor Hochwasserschäden soll durch die weitere Ertüchtigung von Deichen insbesondere entlang des Dreiharder Gotteskoogstroms, der Lecker Au sowie der Soholmer Au verbessert werden.

An der Treene sollen mögliche neue Standorte für neue Polder geprüft sowie der bestehende Polder gesichert werden.

Die Herstellung eines neuen Polders an der Süderau sowie die Erweiterung des bestehenden Polders in Schwabstedter-Westerkoog soll geprüft und wenn möglich realisiert werden.

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

2.5 Küstenschutz und Klimafolgenanpassung im Küstenbereich

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

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

2 Z

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

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

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

3 G

Die folgenden Abschnitte von Landesschutzdeichen sollen verstärkt werden:

Neukoog, Morsumkoog, Dockkoog, Simonsberger Koog, Adolfskoog, Uelvesbüller Koog, Norderheverkoog, Tümlauer-Koog, Böhl bis Süderhöft, Eiderdamm-Nord, auf der Insel Föhr Dunsum Marsch und Utersum Deich sowie auf der Insel Pellworm Alter Koog und Westerkoog. Die Abschnitte sind in der Karte dargestellt.

Die Funktionsfähigkeit der Regionaldeiche, der Mitteldeiche und der sonstigen Küstenhochwasserschutzanlagen im Planungsraum soll gewährleistet und Verschlechterungen sollen vermieden werden.

An der Westküste der Insel Sylt sowie auf der Insel Föhr sollen Sandersatzmaßnahmen zum Schutz vor irreversiblem Küstenrückgang und struktureller Erosion durchgeführt werden.

Zur Verbesserung des Schutzes vor Überflutungen sollen Warften der Halligen verstärkt werden.

Die Sicherungsdämme zu den Halligen (Damm zwischen Dagebüll-Oland-Langeneß und Damm von Lüttmoorsiel nach Nordstrandischmoor) sollen erhalten bleiben. Der naturschutzfachliche Wert der Halligen soll dabei sichergestellt werden.

Begründung

B zu 1

In den Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten nach § 74 WHG sind gemäß § 73 WHG in Verbindung mit § 59 Absatz 1 LWG die Hochwasserrisikogebiete dargestellt. Hiervon gelten jene Bereiche als ausreichend geschützt, die landeinwärts hinter einem Landesschutzdeich oder einer Hochwasserschutzanlage mit vergleichbarem Schutzstandard liegen und nur bei einem Extremereignis (HW200extrem) überflutet werden. Alle Hochwasserrisikogebiete, die bei einem Ereignis mit niedriger Wahrscheinlichkeit überflutet werden beziehungsweise nicht durch einen Landesschutzdeich oder vergleichbare Anlagen geschützt sind, gelten als nicht ausreichend geschützt (HW200). Im Regionalplan werden diese nicht ausreichend vor Meeresüberflutungen geschützten Bereiche gemäß Kapitel 6.6.1 Absatz 1 Landesentwicklungsplan 2021 sowie im Sinne der HWRM-Pläne der FGE Eider und Schlei/Trave als Vorranggebiete für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung festgelegt. Auf die Themenkarte 25 im Kapitel 6.6.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Um die Vorranggebiete in der Karte des Regionalplans darstellen zu können, wurde eine kartographische Generalisierung durchgeführt. Schmale Flächen, die eine Mindestbreite von 100 Metern nicht erreichen sowie isoliert liegende Einzelflächen mit einer Größe von unter zehn Hektar wurden nicht flächig, sondern als schematische Punktlinie dargestellt.

Für die konkrete Abgrenzung der Überflutungsbereiche sind die Hochwassergefahrenkarten nach § 74 Absatz 2 WHG heranzuziehen.

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt gemäß Kapitel 6.6.1 Absatz 1 zusätzlich Bereiche textlich pauschal als Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung fest, die in fest definierten Zonen an den Küsten liegen. Diese

leiten sich von den Bauverbotszonen gemäß § 82 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 LWG ab und sind:

- ein Küstenstreifen bis 50 Meter landwärts vom Fußpunkt der Innenböschung von Landesschutzdeichen und bis 25 Meter vom Fußpunkt der Innenböschung von Regionaldeichen,
- das Deichvorland sowie
- ein Küstenstreifen bis 150 Meter landwärts von der oberen Böschungskante eines Steilufers oder vom seewärtigen Fußpunkt einer Düne oder eines Strandwalles.

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

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

B zu 2

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

den Klimawandel gegenüber anderen Belangen zurückgestellt werden kann. Anforderungen, die über die raumordnerische Sicherung hinausgehen sowie die Regelungen nach §§ 80 und 82 Absatz 2 LWG bleiben unberührt. Zusätzliche Festlegungen trifft der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH). So sieht Ziffer III.4 (G) BRPH Möglichkeiten für die Weiterentwicklung von Siedlungen unter den dort genannten Bestimmungen auch in nicht ausreichend geschützten Küstengebieten vor.

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

B zu 3

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

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

Der Generalplan Küstenschutz in der Fortschreibung 2022 weist für Schleswig-Holstein einen Bedarf von 74 Kilometern, hiervon im Planungsraum I 39 Kilometer, zu verstärkender Deiche aus.

An der Nordsee-Festlandsküste sind lediglich zwei Küstenabschnitte in Sankt Peter-Ording und Schobüll nicht durch Landesschutzdeiche oder Schutzanlagen mit einem vergleichbaren Schutzstandard gesichert.

Teile der Ostseeküste im Planungsraum I sowie einzelne Bereiche an der Nordseeküste sind von strukturellem Steiluferrückgang betroffen. Bautechnisch massive Küstensicherungsmaßnahmen sollen nur dort zum Einsatz kommen, wo Siedlungen, wichtige Infrastrukturanlagen und hohe Sachwerte gefährdet sind. Bisher werden durch gezielte Sedimentaufspülung insbesondere von Abtrag betroffene Strandabschnitte auf den Inseln Sylt und Föhr geschützt. Schwerpunkt des Küstenschutzes auf den Halligen ist insbesondere die Erhöhung bewohnter Warften.

Zur nachhaltigen Klimaanpassung an der Ostseeküste wird von der Landesregierung im Jahr 2025 eine Gesamtstrategie „Entwicklung Ostseeküste 2100“ fertiggestellt.

Die Erhaltung der Sicherungsdämme als künstliche wallartige Erhöhungen im Wattenmeer dient der Unterbindung schädlicher Umströmungen der Halligen. Bei der Erhaltung der Sicherungsdämme soll gleichzeitig der naturschutzfachliche Wert der Halligen sichergestellt werden. Entsprechende Verschlechterungen sind auszuschließen.

2.6 Rohstoffsicherung

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe sind in der Karte festgelegt. Diese Vorranggebiete sind von Nutzungen freizuhalten, die den Abbau

wesentlich erschweren oder verhindern würden. Andere Nutzungen sind nur zulässig, wenn sie mit dem festgelegten Vorrang vereinbar sind.

2 G

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

In den Vorbehaltsgebieten

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

3 G

Im Bereich der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete in den Gemeinden Handewitt und Wanderup soll auf der Grundlage des Kiesnachnutzungskonzeptes der Gemeinden nach erfolgtem Abbau Erholungsinfrastruktur entwickelt werden.

Begründung

B zu 1

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

Insgesamt befinden sich im Planungsraum I 38 Rohstoffpotenzialflächen mit einer Größe von insgesamt rund 17.900 Hektar. Davon sind 18 Flächen als Lagerstätten und 20 Flächen als Vorkommen eingestuft. Als Lagerstätten werden Gebiete bezeichnet, die hochwertige Rohstoffe enthalten und unter den derzeitigen wirtschaftlichen Bedingungen als rohstoffwirtschaftliche Versorgungsbasis dienen

beziehungsweise als dafür geeignet erscheinen. Vorkommen stellen Rohstoffpotenziale dar, die hinsichtlich ihrer Verbreitung und Verwendungsmöglichkeiten noch nicht so weitgehend untersucht sind, dass sie ganz oder teilweise als Lagerstätte bezeichnet werden können. Wirtschaftlich nutzbare oberflächennahe Rohstoffe sind im Planungsraum I im wesentlichen Sand, Kies und tonige Rohstoffe.

Die Themenkarte Rohstoffsicherung stellt die Rohstoffpotenzialflächen des Geologischen Landesdienstes nach Rohstoffart, Vorkommen oder Lagerstätte und Klassifizierung dar (siehe Anhang unter Anlage 3.1).

~~Im Planungsraum I sind im Jahr 2016 rund 3,2 Millionen Tonnen Sand, Kies und tonige Rohstoffe produziert worden. Dagegen wurden hier rund 3,1 Millionen Tonnen heimischer Rohstoffe verbraucht, von denen die meisten im Planungsraum selbst gefördert wurden (Quelle: Fachbeitrag „Rohstoffsicherung“, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein 2019).~~Im Planungsraum I sind im Jahr 2020 rund 3,9 Millionen Tonnen Sand, Kies und tonige Rohstoffe produziert worden, die fast vollständig im Planungsraum selbst verbraucht wurden und den Bedarf an heimischen Rohstoffen weitgehend decken konnten (Quelle: Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein 2025).

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

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

Der Abgrenzung der Vorranggebiete wurde grundsätzlich der Flächenumgriff der Genehmigung beziehungsweise der absehbaren Genehmigung zu Grunde gelegt. Aus kartographischen Gründen können in der Karte des Regionalplans

Vorranggebiete erst ab einer Größe von circa zehn Hektar dargestellt werden. Der Genehmigungsstatus von kleineren Flächen wird damit jedoch nicht in Frage gestellt. Vielmehr tragen auch diese Abbauflächen zur Rohstoffversorgung bei.

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

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

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

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

und bei denen weiterhin

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

Der Geologische Landesdienst im Landesamt für Umwelt (LfU) hat auf Basis der oben genannten rohstoffgeologischen und rohstoffwirtschaftlichen Kriterien Vorschläge für die Festlegung weiterer Vorranggebiete unterbreitet. Diese sind im Rahmen eines regionalplanerischen Abwägungsprozesses mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen bewertet worden, um zu prüfen, ob die geforderte ökologische

und landschaftsräumliche Verträglichkeit gegeben ist. Die Festlegung von Vorranggebieten erfolgte in der Regel dann, wenn diese Voraussetzung erfüllt war und die Gebiete zum größten Teil innerhalb der Rohstoffpotenzialgebiete liegen, die auch die planerische Grundlage für die Festlegung der Vorbehaltsgebiete darstellen (siehe Begründung zu 2). Auch bezüglich der Abwägungskriterien wird auf die Begründung zu 2 verwiesen.

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

B zu 2

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

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

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

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

Insofern berücksichtigt die Regionalplanung bei der Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsinteressen die Gesamtsituation der Gebiete. Sie ergibt sich einerseits aus der rohstoffgeologischen Bedeutung (Qualität und Abbauwürdigkeit, Lage und

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

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

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

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

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

In die Abwägung eingegangen sind ferner:

- Schwerpunktbereiche des Biotopverbundsystems,
- Waldgebiete,
- Landschaftsschutzgebiete,
- Gewässertalräume,

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

Im Einzelfall hinzugezogen wurden ferner:

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

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

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

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

Sofern einzelne Gemeinden in ihren Flächennutzungsplänen Konzentrationsflächen zur Steuerung des Rohstoffabbaus (im Sinne von § 35 Absatz 3 BauGB) dargestellt haben, werden diese durch eine Festlegung von Vorbehaltsgebieten im Regionalplan

nicht aufgehoben. Es besteht aber das Erfordernis, die Regionalplanfestlegungen bei späteren Änderungen der Konzentrationsflächenplanungen zu berücksichtigen.

Der Abbau von oberflächennahen Rohstoffen sollte insbesondere in den Vorbehalts- und Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe erfolgen, um Landschaftsschäden an anderer Stelle zu vermeiden. Ihre Festlegung im Regionalplan beinhaltet aber keine Negativaussage dahingehend, dass Abbauvorhaben außerhalb dieser Gebiete den Zielen der Raumordnung widersprechen. Die landesplanerische Beurteilung solcher Vorhaben erfolgt im Einzelfall anhand der Aussagen des Regionalplans zu den jeweils betroffenen Flächen. Bei Abbauvorhaben mit einer Flächengröße ab zehn Hektar prüft die Landesplanung die Erforderlichkeit einer Raumverträglichkeitsprüfung gemäß § 14 LaplaG i.V.m. § 15 ROG.

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

Zur Rohstoffversorgung mit heimischen Rohstoffen enthält der Regionalplan insgesamt rund ~~1.262~~1.232 Hektar an Vorranggebieten und ~~9.488~~9.330 Hektar an Vorbehaltsgebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe. Davon entfallen über 90 Prozent auf Flächen mit Sand- und Kieslagerstätten und -vorkommen. Aus rohstoffwirtschaftlicher Sicht sind insbesondere die Vorranggebiete sowie die Vorbehaltsgebiete in den Rohstoffpotenzialgebieten der Klassen A und teilweise B für die ~~Rohstoffsicherung~~Sicherung von Sand, Kies und tonigen Rohstoffen bedeutsam (insgesamt ~~8.657~~8.504 Hektar). ~~Für die Vorranggebiete sowie besonders bedeutsamen Vorbehaltsgebiete im Planungsraum I hat der Geologische Landesdienst daher das Rohstoffpotenzial an Sand und Kies überschlägig ermittelt. Dazu wurden für die konkreten Gebiete sowohl die Mächtigkeit des Rohstoffes als auch Ausschlussflächen (zum Beispiel Straßen oder Altabbaue), technische Abbauverluste und ein pauschaler Ansatz für weitere Einflussfaktoren (zum Beispiel kleinräumige Ausschlussflächen) berechnet.~~Für die Vorranggebiete sowie besonders bedeutsame Vorbehaltsgebiete im Planungsraum I hat der Geologische Landesdienst daher das Rohstoffpotenzial an Sand und Kies sowie (von untergeordneter Bedeutung) Ton überschlägig ermittelt.

Dazu wurden für diese Gebiete die mittlere Mächtigkeit des jeweiligen Rohstoffpotenzialgebietes zugrunde gelegt und ein technischer Abbauverlust von 30 Prozent (Böschungsverlust) berücksichtigt. Für die genehmigten Abbaue wurde mit einem mittleren Abbaufortschritt von 50 Prozent gerechnet. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser mittlere Abbaufortschritt über die Summe der genehmigten und als Vorranggebiete festgelegten Abbaue ausgleicht und somit bei dieser überschlägigen Berechnung vertretbar ist. Bei den Vorranggebieten, in denen noch kein Abbau genehmigt ist, wurde der oben genannte Abbaufortschritt nicht in Abzug gebracht. Bei den ausgewählten Vorbehaltsgebieten wurden für die Potenzialabschätzung Ausschlussflächen (zum Beispiel Straßen oder Altabbaue), technische Abbauverluste und ein pauschaler Ansatz für weitere Einflussfaktoren (zum Beispiel kleinräumige Ausschlussflächen) abgezogen. Nach diesen Schätzungen ist innerhalb der Vorranggebiete sowie der ausgewählten Vorbehaltsgebiete im Planungsraum I eine theoretisch abbaubare Rohstoffmenge von rund ~~651~~644 Millionen Tonnen Sand, ~~und~~ Kies und Ton vorhanden. Außerhalb der bereits genehmigten oder beantragten Flächen steht dieses Potenzial in der Regel aber noch unter dem Vorbehalt nicht abschätzbarer Abzüge (zum Beispiel Genehmigungsauflagen, Grundeigentümervorbehalte).

Es wird davon ausgegangen, dass in den kommenden Jahren der Bedarf an heimischem Sand, ~~und~~ Kies und Ton durch die verstärkte Bautätigkeit weiter steigt. Der Anteil der geschätzten zukünftigen heimischen Jahresproduktion von rund 19,5 Millionen Tonnen landesweit liegt im Planungsraum I rechnerisch bei rund ~~3,6~~4,1 Millionen Tonnen pro Jahr. Die zeitliche Reichweite der Vorräte in den Vorranggebieten im Planungsraum I wird auf circa ~~25~~24 Jahre geschätzt. Weitere Rohstoffmengen liegen in den Vorbehaltsgebieten. Das theoretische Rohstoffpotenzial an Sand ~~und~~ , Kies und Ton in den ausgewählten bedeutsamen Vorbehaltsgebieten liegt bei rund ~~561~~548 Millionen Tonnen. Eine vergleichbare Reichweitenberechnung kann hier aber aufgrund schwer abschätzbarer Umsetzungsvorbehalte nicht erfolgen.

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

B zu 3

Die Gemeinden Handewitt und Wanderup haben zusammen für den zentralen Kiesabbaubereich beidseitig der Bundesstraße 200 zwischen Bundesautobahn 7 und der Ortslage Wanderup ein Nachnutzungskonzept aufgestellt. Vorgesehen ist die sukzessive Entwicklung von Erholungsinfrastruktur im Bereich abgeschlossener Abbauvorhaben. Dementsprechend ist dieser Bereich auch als Kernbereich für die Erholung ausgewiesen. Bei den nachfolgenden Planungen sollten dementsprechend beide Aspekte, Rohstoffabbau und Erholung, insbesondere im Hinblick auf den Immissionsschutz sowie verkehrliche Belange durch eine sorgfältige Abwägung in Einklang gebracht werden.

2.7 Tourismus und Erholung

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sind

- an der Nordsee:
  - die Nordfriesischen Inseln Sylt, Amrum, Föhr und Pellworm sowie Nordstrand und die Halligen Hooge, Langeneß und Oland,
  - die Räume um Dagebüll, Sankt Peter-Ording und Husum;
- an der Ostsee:
  - der Küstenraum Flensburgs sowie der Raum um Glücksburg,
  - der Küstenraum von Steinbergkirche bis Kappeln.

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

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

2 G

Der Bau von Zweitwohnungen soll in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung vermieden werden.

3 Z

Auf den nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt sowie auf den Halligen dürfen keine Bauleitplanungen zur Errichtung von Zweitwohnungen durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl Bauleitplanungen für bisher baulich nicht genutzte Flächen als auch die Erweiterung bestehender Baurechte in Bestandsgebieten.

Bei der Entwicklung neuer Bauflächen und der Schaffung neuer Baurechte für Dauerwohnnutzungen sind geeignete Instrumente zur nachhaltigen Sicherung des Dauerwohnraums anzuwenden.

G

Die Gemeinden auf den nordfriesischen Insel Amrum, Föhr und Sylt sowie auf den Halligen sollen durch Bauleitplanungen neuen Dauerwohnraum schaffen.

In den bebauten Ortslagen sollen die Gemeinden durch Aufstellung von Bebauungsplänen sowie weiterer städtebaulicher Satzungen auf die Erhaltung des noch vorhandenen Dauerwohnraums und die Vermeidung weiterer Umnutzungen von Dauerwohnraum hinwirken.

Die Schaffung von Dauerwohnraum soll sich am Bedarf orientieren. Der Fokus sollte auf kleinen und familiengerechten sowie bezahlbaren Wohnungen liegen. Insbesondere ist dem offenkundigen Mangel an bezahlbarem und kleinteiligem Wohnraum in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

4 G

Auf den nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt sollen aufgrund der hohen Flächenkonkurrenz und der bereits erreichten hohen Konzentration der touristischen Infrastruktur sowie der damit verbundenen Belastung der Landschaft in der Regel keine neuen touristischen Bauflächen ausgewiesen werden.

Touristische Planungen und Maßnahmen sollen vorrangig der Qualitäts- und Strukturverbesserung sowie der Saisonverlängerung dienen. Die Erweiterung vorhandener Kapazitäten soll nur zurückhaltend erfolgen.

Bei größeren Tourismusvorhaben soll auf eine bedarfsgerechte Schaffung von Personalwohnungen im räumlichen Siedlungszusammenhang sowie eine nachhaltige Sicherung der Nutzung geachtet werden.

In den bebauten Ortslagen sollen die Gemeinden eine sachgerechte Strategie zum Umgang mit den vorhandenen touristischen Nutzungen, insbesondere den Ferienwohnnutzungen entwickeln. Hierfür sollte eine gemeindeweite Betrachtung der Nutzungsstrukturen in den bebauten Ortslagen erfolgen, die den Bauleitplanungen zu Grunde gelegt werden sollte. Diese Entwicklung soll nicht zu Lasten der Dauerwohnnutzung gehen. Auf einen nennenswerten Zuwachs der touristischen Übernachtungskapazitäten soll dabei verzichtet werden.

Die Insellandschaften von Amrum, Föhr und Sylt sollen wegen ihrer überragenden Bedeutung für Naturschutz und Tourismus besonders gesichert und gepflegt werden. Eingriffe in den Landschaftshaushalt müssen auf das notwendige Maß beschränkt werden. Die Freiräume der Inseln sollen erhalten werden. Eine weitere Ausuferung der Bebauung in die freie Landschaft und ein weiteres Zusammenwachsen einzelner, getrennt liegender Ortsteile soll vermieden werden.

5 G

Raumbedeutsame touristische Planungen und Maßnahmen sollen auf den Inseln Sylt, Amrum und Föhr inselweit interkommunal abgestimmt werden. Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die Auswirkungen auf den Freiraum, die soziale und technische Infrastruktur sowie die verkehrlichen Auswirkungen betrachtet werden.

6 G

Im Schwerpunktraum um Glücksburg (Ostsee) soll aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten eine Ausweisung neuer touristischer Bauflächen nur zurückhaltend vorgenommen werden. Den naturschutzfachlichen und landschaftlichen Rahmenbedingungen ist in der Abwägung ein besonderes Gewicht beizumessen.

Bei der weiteren Entwicklung im Schwerpunktraum um Gelting und Kappeln soll dem Freiraumschutz Rechnung getragen werden. Dementsprechend soll sich die Weiterentwicklung auf bereits vorhandene touristische Ansätze konzentrieren.

7 G

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

In diesen Gebieten soll eine gezielte regionale Weiterentwicklung der Möglichkeiten von Tourismus und Erholung angestrebt werden.

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

8 G

Kernbereiche für Tourismus und Erholung sind der Ortskern von Friedrichstadt, der Ortskern und Uferbereich von Tönning und der Ortskern und Uferbereich von Schleswig. Sie sind in der Karte des Regionalplans festgelegt.

In den Kernbereichen für Tourismus und Erholung sollen vorhandene touristische Infrastrukturen sowie das bestehende Beherbergungsangebot unter Beachtung der Empfindlichkeit der einbezogenen naturnahen Bereiche und Uferzonen gesichert, qualitativ verbessert und entwickelt werden. Ortsbildqualitäten sollen erhalten und verbessert werden und zur Stärkung des Tourismus beitragen.

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

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

9 G

Kernbereiche für Erholung sind:

- planungsraumübergreifend:
    - Küstenlandschaft Schlei;
- planungsraum- und kreisgrenzenübergreifend:
    - Eider-Treene-Sorge-Region;
- im Kreis Nordfriesland:
    - Langenberger Forst (Gemeinde Leck),

  - Küstenlandschaft Lundenberg,
  - Halbinsel Eiderstedt inklusive der Küstenlandschaften Katinger Watt, Wasserkoog und Westerhever;
- im Kreis Schleswig-Flensburg:
  - UNESCO-Welterbestätte Haithabu und Danewerk zwischen Busdorf und Ellingstedt
  - Landschaft nördlich von Harrislee,
  - Küstenlandschaft von Langballigau,
  - Wald- und Seenlandschaft nördlich von Selk (rund um Haddebyer und Selker Noor),
  - Sankelmarker See und Fröruper Berge südlich von Flensburg,
  - Treene zwischen Tarp und Treia,
  - Handewitter Forst und Seenlandschaft Haurup – Wanderup;
- in der Stadt Flensburg:
  - Stiftungsland Schäferhaus Nord und Süd.

Die Kernbereiche für Erholung sind in der Karte des Regionalplans festgelegt.

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

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

Die Kernbereiche für Erholung, die in guter Zuordnung zum Oberzentrum und zu den Mittelzentren liegen, dienen vor allem der Naherholung. Diese Funktion soll naturverträglich entwickelt werden.

Im Kernbereich für Erholung auf der Halbinsel Eiderstedt soll der Bau von Zweitwohnungen vermieden werden.

Begründung

B zu 1-2

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung auf der Grundlage von angebots- und nachfrageorientierten Kriterien fest. Die Schwerpunkträume sind in die Karte des Regionalplans übernommen worden. Die Zielsetzungen für die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung ergeben sich aus Kapitel 4.7.1 Landesentwicklungsplan 2021. Darüber hinaus gelten die Ziele und Grundsätze zur Infrastruktur für Tourismus und Erholung in Kapitel 4.7.3 Landesentwicklungsplan 2021, eine räumliche Konkretisierung wurde nicht vorgenommen.

Für das Küstenmeer ist im Bereich der landseitigen Schwerpunkträume vor dem Hintergrund der dort zumindest saisonal stattfindenden Nutzungen (zum Beispiel Baden, Wassersport) außerhalb des Watts pauschal ein Streifen mit einer Ausdehnung von einem Kilometer Breite von der Küstenlinie aus als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung festgelegt worden. Die naturschutzrechtlichen Bestimmungen der bestehenden Gebiete (Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, Naturschutzgebiete) sowie der Vorrang des Naturschutzes gelten weiter. Ebenso sind die Ausführungen zum Trilateralen Wattenmeerplan zu berücksichtigen.

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

In den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung an der Ostsee- und der Nordseeküste sowie auf der Insel Pellworm und auf Nordstrand sind zum Schutz des Freiraums regionale Grünzüge festgelegt (siehe Kapitel 2.2).

Auf den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sind Baugebietsgrenzen festgelegt. Innerhalb der Baugebietsgrenzen darf sich die weitere bauliche Entwicklung vollziehen (siehe Kapitel 3.3).

Auf den Halligen sind weder regionale Grünzüge noch Baugebietsgrenzen festgelegt. Die Halligen liegen vollständig in Vorranggebieten für den Naturschutz. Dort hat der Naturschutz Vorrang vor allen anderen Nutzungen (siehe Kapitel 2.1).

Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung haben auch als Zweitwohnsitze eine hohe Attraktivität. Um jedoch die Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit (bezahlbaren) Wohnungen nicht zu beeinträchtigen, soll bei der Neuausweisung von Wohngebieten darauf geachtet werden, dass diese dem Dauerwohnen dienen. Über die planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus (zum Beispiel Beschränkung der Wohnnutzung auf die Hauptwohnung in Anlehnung an § 22 Bundesmeldegesetz und Ausschluss von „Nebenwohnungen“ über den Feinsteuerungskatalog der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sowie Festsetzung von Sonstigen Sondergebieten „Dauerwohnen und Touristenbeherbergung“, um ein gleichwertiges und geordnetes Nebeneinander von Fremdenbeherbergung beziehungsweise Ferienwohnen und Dauerwohnen zu ermöglichen) können weitergehende Sicherungsinstrumente zur Anwendung kommen (zum Beispiel vertragliche Regelungen, Fremdenverkehrssatzungen nach § 22 BauGB, Milieuschutzsatzungen gemäß § 172 BauGB, Anwendung des Erbbaurechtes auf gemeindeeigene Flächen).

Weitere inhaltliche Konkretisierungen – sofern erforderlich - erfolgen im Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden (siehe Kapitel 5).

B zu 3-4

Die Inseln Amrum, Föhr und Sylt sowie die Halligen als hoch attraktive Tourismusregion und touristische Destination sind gekennzeichnet durch eine besondere naturräumliche Qualität sowie eine hohe Konzentration der touristischen Infrastruktur. Insgesamt ergeben sich damit enge Flächenbegrenzungen für die weitere Siedlungsentwicklung der Insel- und Halliggemeinden. Vor diesem Hintergrund hat sich ein Wohnungsmarkt mit großen Besonderheiten entwickelt. Die Schaffung von bezahlbarem Dauerwohnraum ist für die Inselgemeinden nur mit erheblichen Anstrengungen zu erreichen. Es ist weiterhin ein dauerhafter Umwandlungsprozess von Dauerwohnungen zu Ferien- und Zweitwohnungen zu beobachten, der dem Markt weitere Wohnungen für das Dauerwohnen entzieht. Dringend benötigte Arbeitskräfte und andere Wohnungssuchende finden nur unter großen Schwierigkeiten eine bezahlbare Wohnung. Auf den Halligen stellt sich diese Entwicklung noch dramatischer dar, da insgesamt in nur sehr begrenztem Umfang

Gebäude und bebaubare Flächen zur Verfügung stehen. Daraus resultieren erhebliche Probleme für die Insel- und Halliggemeinden, insbesondere im Hinblick auf die Aufrechterhaltung von Angeboten der kommunalen Daseinsvorsorge. Die Gemeinden sind explizit gefordert, aktiv neuen Dauerwohnraum zu schaffen, um dieser Problematik zu begegnen. Daher dürfen keine Bauleitplanungen zur Errichtung von Zweitwohnungen mehr durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl den Neubau von Zweitwohnungen als auch die Umnutzung in Zweitwohnungen. Verbleibende für den Wohnungsbau geeignete Flächen sind dem Dauerwohnen vorzubehalten.

Es hat sich gezeigt, dass bauleitplanerische Festsetzungen und Darstellungen allein regelmäßig nicht ausreichen, um die Dauerwohnnutzung nachhaltig zu sichern. Daher sind von den Gemeinden darüberhinausgehende geeignete rechtliche Instrumente einzusetzen, die den Dauerwohnraum zweckgebunden langfristig sichern können. Dies ist insbesondere die Entwicklung von gemeindeeigenen Flächen entweder mittels der Anwendung des Erbbaurechtes oder durch kommunalen Wohnungsbau, bei dem die Gemeinde selbst oder ein Eigenbetrieb der Gemeinde Trägerin der Wohnungsbaumaßnahme ist.

Der nachhaltigen Sicherung der Dauerwohnnutzung kommt nicht nur auf neuen Bauflächen eine besondere Bedeutung zu, sondern betrifft auch die bestehenden Baugebiete der Ortslagen. Bereits in den Wohnungsmarktkonzepten für die Inseln Sylt beziehungsweise Amrum und Föhr sowie im Gutachten zum Wohnungsbedarf der Insel Sylt ist deutlich geworden, dass der permanente Umwandlungsprozess von Dauerwohnraum in Zweit- und Ferienwohnen weiterhin die Engpässe in der Wohnraumversorgung verschärft. Deshalb sollten die Gemeinden der Sicherung des noch vorhandenen Dauerwohnraums in den Bestandsgebieten besonderes Gewicht beimessen.

Die oben genannten Konzepte und Gutachten haben dargelegt, dass der Bedarf an Dauerwohnraum insbesondere im Bereich kleiner und familiengerechten sowie bezahlbaren Wohnungen liegt. Bei der Wohnungsbauentwicklung sollte dieser Bedarfssituation entsprochen werden.

Vor dem Hintergrund der besonderen räumlichen Rahmenbedingungen der nordfriesischen Inseln sollen keine neuen touristischen Bauflächen mehr

ausgewiesen werden. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere auf der Insel Sylt bereits Belastungsgrenzen erreicht worden sind.

Der Fokus der weiteren touristischen Entwicklung soll daher weniger in Erweiterung von Flächen und Kapazitäten liegen, sondern vorrangig der Qualitäts- und Strukturverbesserung sowie der Saisonverlängerung dienen.

Neue größere Tourismusvorhaben generieren regelmäßig auch einen zusätzlichen Bedarf an Personalwohnungen. Die bedarfsgerechte Schaffung von Personalwohnraum sowie die Sicherung der Zweckbestimmung soll daher bei größeren Tourismusvorhaben mitberücksichtigt werden.

Aufgrund der vorhandenen touristischen Nutzungen in den Bestandsgebieten der bebauten Ortslagen ist eine dezidierte Auseinandersetzung mit den vorhandenen Strukturen erforderlich. Die Gemeinden sollten daher konzeptionelle Grundlagen für die zukünftige städtebauliche Ausrichtung der bestehenden Quartiere erarbeiten, um eine fundierte Abwägungsgrundlage für zukünftige Bauleitplanungen zu haben. Es sollten zielgerichtete Strategien für die jeweiligen Quartiere in den Gemeinden entwickelt werden.

Der Freiraumschutz genießt auf den Inseln eine besondere Bedeutung und soll daher bei allen Planungen berücksichtigt werden.

B zu 5

Aufgrund der räumlichen Begrenzungen der Inseln ist bei raumbedeutsamen touristischen Planungen regelmäßig mit inselweiten Auswirkungen zu rechnen. Der interkommunalen Abstimmung kommt daher ein besonderes Gewicht zu.

Aufgrund der bereits vielfach erreichten Belastungsgrenzen sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Auswirkungen auf den Freiraum, die soziale und technische Infrastruktur sowie die verkehrlichen Auswirkungen betrachtet werden. Dabei sollten auch kumulierte Auswirkungen der gemeindlichen und insularen Planungen und Maßnahmen in den Blick genommen werden.

B zu 6

Das Siedlungsgebiet der Stadt Glücksburg ist in hochwertige Landschaften und sensible Naturräume eingebettet. Den naturschutzfachlichen und landschaftlichen

Rahmenbedingungen und dem Freiraumschutz ist daher in der Abwägung ein besonderes Gewicht beizumessen.

Der Schwerpunktraum um Kappeln und Gelting ist zum einen durch kleinteilige touristische Nutzungsstrukturen, insbesondere im Hinterland der Ostsee, andererseits durch punktuelle beziehungsweise bandartige touristische Agglomerationen an der Küste gekennzeichnet. Die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur soll sich daher auf die bereits vorhandenen Ansätze konzentrieren.

B zu 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B zu 8

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

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

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

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

- die Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohnerinnen und

Einwohnern) größer 2.500 (dies entspricht 100 Prozent des Kriteriums für Schwerpunkträume) und

- die Gesamtzahl der Übernachtungen größer 160.000 (dies entspricht 80 Prozent des Kriteriums für Schwerpunkträume) ist.

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

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

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

Der Kernbereich für Tourismus und Erholung im Küstenbereich von Steinberg wird als Schraffur in der Karte festgelegt.

Kleinere Kernbereiche für Tourismus und Erholung (Friedrichstadt, Tönning und Schleswig) umfassen in der Regel die Ortskerne von Gemeinden gegebenenfalls einschließlich der Uferbereiche. Diese werden in der Karte als Piktogramme festgelegt.

Die Kernbereiche für Tourismus und Erholung umfassen zum Teil auch naturschutzfachlich und ökologisch hochwertige Bereiche. Die Entwicklung von Tourismus und Erholung soll auf diese sensiblen Bereiche besonders Rücksicht nehmen.

Der Landesentwicklungsplan 2021 legt in Kapitel 4.7.3 Absatz 6 fest, dass in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung Campinghäuser in ein Nutzungs- und Betriebskonzept eingebunden werden sollen und diese Regelung auf die Kernbereiche für Tourismus und Erholung erweitert werden kann. Im Hinblick auf

eine Stärkung der Tourismusfunktionen in diesen Kernbereichen wird im Regionalplan von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

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

B zu 9

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

Die Kernbereiche für Erholung umfassen im Planungsraum I sowohl Teile von Küsten-, Seen- und Flusslandschaften als auch Wald- und Offenlandgebiete. Als flächige Ausweisung ist hier insbesondere die Halbinsel Eiderstedt zu nennen. Einbezogen wurden Ortslagen, wenn neben einer räumlichen Nähe eine gebündelte Erholungsinfrastruktur erkennbar ist (zum Beispiel Museen, sehenswerte Altstadt, Freizeiteinrichtungen, Anbindung an regionale und/oder überregionale Erholungswegenetze). Als bandartiger Kernbereich ist planungsraumübergreifend die Schlei festgelegt, an den unmittelbar der Kernbereich für das westliche Gebiet des UNESCO-Welterbes Haithabu und Danewerk entlang des Haupt- und Krummwalls anschließt. Der östliche Teil des Welterbes mit der Fortsetzung durch den Osterwall ist im Planungsraum II ebenfalls als Kernbereich für Erholung ausgewiesen.

Auch in den Kernbereichen für Erholung sind die bestehenden naturschutzfachlichen Regelungen zu beachten. Die Kernbereiche für Erholung, die in guter Zuordnung zu den größeren Zentralen Orten liegen, werden vor allem als Naherholungsgebiete aufgesucht. Zur Minimierung von Nutzungskonflikten mit Natur und Landschaft können Entflechtungen durch gezielte Wegeführungen beitragen.

Der Kernbereich für Erholung auf der Halbinsel Eiderstedt hat zudem als Zweitwohnsitz eine hohe Attraktivität. Um jedoch die Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit (bezahlbaren) Wohnungen nicht zu beeinträchtigen, sollte bei der

Neuausweisung von Wohngebieten darauf geachtet werden, dass diese dem Dauerwohnen dienen. Über die planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus können weitergehende Sicherungsinstrumente zur Anwendung kommen (zum Beispiel vertragliche Regelungen).Weitere Zielsetzungen zu den Kernbereichen für Tourismus und/oder Erholung sind – soweit erforderlich – im Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden in Kapitel 5 festgelegt.

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

3. Regionale Siedlungsstruktur

3.1 Zentrale Orte und Stadtrandkerne

Auf das Kapitel 3.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

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

- als Oberzentrum:
  - kreisfreie Stadt Flensburg;
- als Mittelzentrum:
  - im Kreis Nordfriesland: Husum,
  - im Kreis Schleswig-Flensburg: Schleswig;
- als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums:
  - im Kreis Nordfriesland: Niebüll, Sylt und Tönning,
  - im Kreis Schleswig-Flensburg: Kappeln;
- als Unterzentrum:
  - im Kreis Nordfriesland: Bredstedt, Friedrichstadt, Leck und Wyk auf Föhr/Nebel,
  - im Kreis Schleswig-Flensburg: Kropp, Mittelangeln, Süderbrarup und Tarp;
- als Ländlicher Zentralort:
  - im Kreis Nordfriesland: Garding, Neukirchen/Klanxbüll, Sankt Peter-Ording, Süderlügum und Viöl,
  - im Kreis Schleswig-Flensburg: Böklund, Erfde, Gelting, Großenwiehe, Schafflund, Silberstedt, Sörup und Steinbergkirche;
- als Stadtrandkern II. Ordnung:
  - im Kreis Schleswig-Flensburg: Glücksburg (Ostsee) und Harrislee.

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

2 Z

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

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

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

Begründung

B zu 1

Zentrale Orte und Stadtrandkerne werden auf der Grundlage der Kriterien im Landesplanungsgesetz (§§ 24 bis 30 Landesplanungsgesetz) in der Verordnung zum Zentralörtlichen System festgelegt. Im Regionalplan sind sie mit Stand 29. September 2024 nachrichtlich dargestellt.

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

B zu 2

Um ihre Schwerpunktfunktion für Wohnen und Gewerbe (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 2 und Kapitel 3.7 Absatz 2 LEP 2021) sowie für überörtliche Infrastruktur (siehe Kapitel 3.1 Absatz 3 LEP 2021) wahrzunehmen können, müssen die Zentralen Orte und Stadtrandkerne eine vorausschauende Flächenvorsorge betreiben und in

bedarfsgerechtem Umfang Flächen ausweisen. Sie haben dabei wie alle anderen Kommunen im Land den Erfordernissen der Raumordnung gemäß Kapitel 3.9 LEP 2021 Rechnung zu tragen.

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

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

3.2 Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung

Auf das Kapitel 3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Im Stadt- und Umlandbereich von Flensburg ist für den Ortsteil Handewitt der Gemeinde Handewitt eine besondere Wohnfunktion festgelegt.

Im Stadt- und Umlandbereich von Schleswig ist für die Gemeinden Fahrdorf, Schaalby und Schuby eine besondere Wohnfunktion festgelegt.

Die Gemeinden beziehungsweise Ortsteile mit besonderer Wohnfunktion sind in der Karte ausgewiesen.

In den Gemeinden beziehungsweise in dem Ortsteil mit einer besonderen Wohnfunktion ist eine Überschreitung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens nach Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021 zulässig, wenn die Entwicklung nicht zu Lasten der Zentralen Orte geht. Planungen zur wohnbaulichen Entwicklung sind deshalb mit dem benachbarten Zentralen Ort abzustimmen und möglichst durch eine interkommunale Vereinbarung zu sichern.

~~Der Ortsteil mit besonderer Wohnfunktion ist in der Karte ausgewiesen~~.

~~Im Ortsteil Handewitt ist eine Überschreitung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens nach Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021 zulässig, wenn die Entwicklung nicht zu Lasten des Oberzentrums Flensburg geht. Planungen zur wohnbaulichen Entwicklung im Ortsteil Handewitt sind deshalb mit Flensburg abzustimmen und möglichst durch eine interkommunale Vereinbarung zu sichern.~~

2 Z

Im Stadt- und Umlandbereich von Flensburg ist für den Ortsteil Handewitt der Gemeinde Handewitt und für die Gemeinde Wees eine besondere Gewerbefunktion festgelegt.

Im Stadt- und Umlandbereich von Schleswig ist für die Gemeinde Schuby eine besondere Gewerbefunktion festgelegt.

Die Gemeinden beziehungsweise der Ortsteil mit besonderer Gewerbefunktion ~~ist~~sind in der Karte ausgewiesen.

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

~~Die Gemeinde beziehungsweise der Ortsteil mit besonderer Gewerbefunktion ist in der Karte ausgewiesen.~~

~~Im Ortsteil Handewitt und in der Gemeinde Wees ist eine gewerbliche Entwicklung, die über die Vorgaben nach Kapitel 3.7 Absatz 1 LEP 2021 hinausgeht, zulässig, wenn sie nicht zu Lasten des Oberzentrums Flensburg beziehungsweise des Stadtrandkerns Glücksburg geht. Planungen zur gewerblichen Entwicklung im Ortsteil Handewitt sind deshalb mit Flensburg sowie in der Gemeinde Wees mit Flensburg und Glücksburg abzustimmen und möglichst durch eine interkommunale Vereinbarung zu sichern.~~

3 Z

In den ländlichen Räumen außerhalb der Stadt- und Umlandbereiche und der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung ist für folgende Gemeinden eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion festgelegt:

- im Kreis Nordfriesland:
  - Ladelund,
  - Langenhorn,
  - Ostenfeld (Husum) und
  - Risum-Lindholm;
- Kreis Schleswig-Flensburg:
  - Eggebek,
  - Jübek und

- Langballig.

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

Sie sind im Planungsraum ergänzende Schwerpunkte für Wohnungsbau und Gewerbe.

4 G

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

Begründung

B zu 1

Gemäß Kapitel 3.2 Absatz 1 LEP 2021 ist es in den Regionalplänen möglich, in Stadt- und Umlandbereichen in ländlichen Räumen Gemeinden mit einer besonderen Wohnfunktion auszuweisen. Mit der Festlegung dieser Funktion für den Ortsteil Handewitt der Gemeinde Handewitt soll dem erwarteten Wohnungsneubaubedarf im Stadt- und Umlandbereich Flensburg mit einem weiteren Schwerpunkt für die wohnbauliche Entwicklung neben den Zentralen Orten Flensburg und Tarp und den Stadtrandkernen Harrislee und Glücksburg Rechnung getragen werden. Der Ortsteil Handewitt hat eine überdurchschnittliche Infrastrukturausstattung, eine gute Verkehrsanbindung an das Oberzentrum Flensburg sowie geeignete Flächenpotenziale und erfüllt damit zunächst die Grundanforderungen des Landesentwicklungsplans für die Ausweisung einer besonderen Wohnfunktion. Trotz derzeit fehlender interkommunaler Vereinbarung ist die Funktionszuweisung angesichts der Größe und infrastrukturellen Ausstattung des Ortsteils sowie des erkennbaren Wohnungsneubaubedarfs im Stadt- und Umlandbereich angebracht. Die wohnbauliche Entwicklung dort soll ~~flächensparend erfolgen und~~ mit dem angrenzenden Siedlungsschwerpunkte Flensburg abgestimmt werden. Zielsetzung sollte eine Abstimmung im Rahmen einer interkommunalen Vereinbarung sein.

In den übrigen Gemeinden erfolgt die Bautätigkeit im Rahmen des örtlichen Bedarfs (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021).

Im Stadt- und Umlandbereich Schleswig besteht eine interkommunale Vereinbarung, die auf aktuellen Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf und auf aktualisierten Analysen der Flächenpotenziale basiert. In diesem Rahmen wurden die Gemeinden Fahrdorf, Schaalby und Schuby als geeignete Gemeinden für eine besondere Wohnfunktion identifiziert. Der Prozess der interkommunalen Zusammenarbeit soll weiter verstetigt werden. Die interkommunale Vereinbarung soll zu gegebener Zeit überprüft werden. Die wohnbauliche Entwicklung soll überall grundsätzlich flächensparend erfolgen.

Für den Planungszeitraum wird für den Stadt- und Umlandbereich Husum davon ausgegangen, dass der dort erwartete Wohnungsneubedarf durch den Zentralen Ort Husum als Schwerpunkte für den Wohnungsbau (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 2 LEP 2021) und die nichtzentralörtlichen Gemeinden im Rahmen ihres örtlichen Bedarfes (siehe Kapitel 3.6.1 Absatz 3 LEP 2021) gedeckt werden kann. Ein interkommunales Konzept, das das Erfordernis der Benennung weiterer Gemeinden mit einer Schwerpunktfunktion für Wohnen im Stadt- und Umlandbereich begründet, liegt derzeit nicht vor, so dass hier keine Gemeinde mit einer besonderen Wohnfunktionen ausgewiesen werden. Im Stadt- und Umlandbereich Schleswig wird derzeit eine neue interkommunale Vereinbarung erarbeitet, die auf aktuellen Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf und auf aktualisierten Analysen der Flächenpotenziale basiert. In diesem Kontext erfolgt auch eine Aktualisierung der Gewerbeflächenbedarfe und -potenziale. Dieser Prozess soll weiter fortgesetzt werden und kann eine Grundlage für die Festlegung von besonderen Funktionen für Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich sein.

B zu 2

Gemäß Kapitel 3.2 Absatz 1 LEP 2021 können in den Regionalplänen geeignete Gemeinden für eine besondere gewerbliche Entwicklung benannt werden. Im Stadt- und Umlandbereich Flensburg wird ergänzend zu den Zentralen Orten und Stadtrandkernen als Schwerpunkte für die gewerbliche Entwicklung eine besondere Gewerbefunktion für die Gemeinde Wees und den Ortsteil Handewitt der Gemeinde Handewitt festgelegt, um die Nachfrage nach Gewerbeflächen im Raum Flensburg zu decken. Die Gewerbeflächenentwicklung soll grundsätzlich flächensparend erfolgen. Die Festlegung für den Ortsteil Handewitt basiert auf dem bestehenden Zweckverband Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft Flensburg-Handewitt und den

Flächenpotenzialen rund um das bestehende Gewerbegebiet Handewitt in der Nähe zur Anschlussstelle Flensburg-Handewitt an der Bundesautobahn 7. Die Gemeinde Wees eignet sich aufgrund der interkommunalen Kooperation mit Flensburg und Glücksburg, die Entwicklungsflächen im westlichen Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet umfasst, als Gemeinde mit besonderer Gewerbefunktion.

Im Stadt- und Umlandbereich Schleswig besteht eine interkommunale Vereinbarung, in deren Kontext eine Aktualisierung der Gewerbeflächenbedarfe und -potenziale erfolgt ist. Auf dieser Grundlage wird für die Gemeinde Schuby eine besondere Gewerbefunktion festgelegt. Die Gemeinde Schuby kann damit ergänzend zur Stadt Schleswig regionale Gewerbeflächenbedarfe decken. Der Prozess der interkommunalen Zusammenarbeit soll weiter verstetigt werden. Die interkommunale Vereinbarung soll zu gegebener Zeit überprüft werden.

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

B zu 3-4

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

Die im Planungsraum festgelegten Gemeinden mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion heben sich durch ihr überörtliches Infrastruktur- und

Arbeitsplatzangebot deutlich von anderen ländlichen Gemeinden ab und sind für diese Funktion auch raumstrukturell geeignet.

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

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

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

3.3 Baugebietsgrenzen

Auf das Kapitel 3.5 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Auf den Inseln Amrum, Föhr und Sylt sind in der Karte verbindliche Baugebietsgrenzen festgelegt. Die gemeindliche Siedlungsentwicklung ist auf die durch die Baugebietsgrenzen bestimmten Bereiche zu beschränken.

Außerhalb der Baugebietsgrenzen ist eine Siedlungsentwicklung nur ausnahmsweise möglich, wenn die Bauleitplanung der Schaffung von Dauerwohnraum zur Deckung des insularen Bedarfes dient und die Bebauung auf städtebaulich geeigneten Flächen im Anschluss an die Ortslage und in landschaftsverträglicher Art erfolgt. Hierzu ist eine gesamtinsulare Abstimmung erforderlich.

Im Übrigen sind außerhalb der Baugebietsgrenzen nur bestandsorientierte bauliche Entwicklungen möglich.

Begründung

B zu 1

Der Landesentwicklungsplan 2021 sieht in Kapitel 4.7.1 Absatz 4 vor, dass in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung regionale Grünzüge oder Baugebietsgrenzen in den Regionalplänen festzulegen sind. Die Schwerpunkträume sind durch einen erheblichen Siedlungsdruck, eine hohe Siedlungsdichte sowie ein, wenn auch nur zeitweilig, hohes Personenaufkommen geprägt. Daraus ergibt sich ein Erfordernis für ordnende Maßnahmen für die Siedlungstätigkeit und zur Sicherung der für den Tourismus und die Erholung wichtigen Freiräume.

Für die nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt ergibt sich aus der Kombination der Insellage, dem angespannten Wohnungsmarkt, den herausragenden landschaftlichen Qualitäten sowie der touristischen Bedeutung eine landesweit einzigartige Situation.

Aufgrund der Insellage fehlt es an der Möglichkeit, dass ein Umland Entlastungsfunktionen wahrnimmt. Die Fährverbindungen zu den Inseln und die Schienenverbindung über den Bahndamm nach Sylt können diese wichtigen Austauschfunktionen, wie es bei den Schwerpunkträumen auf dem Festland möglich ist, nicht kompensieren.

Auf den genannten Inseln hat sich ein äußerst angespannter Wohnungsmarkt mit sehr hohen Miet- und Kaufpreisen entwickelt. Dies äußert sich beispielsweise in landesweit vergleichsweise sehr hohen Bodenrichtwerten und auch in dem Umstand, dass die Insel Sylt sowie Wittdün und Wyk auf Föhr als angespannter Wohnungsmarkt (Landesverordnung über die Bestimmung der Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt nach 201a BauGB vom 24.01.2023 (GVOBl. Schl.-H. (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein) Seite 58) eingestuft worden sind.

Die nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt sind darüber hinaus durch eine herausragende naturräumliche Qualität gekennzeichnet, die es zu erhalten gilt. Dies trifft in besonderem Maße auf die Inseln Sylt und Amrum zu. Die Landschaft dieser beiden Inseln ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil von naturschutzrechtlichen Schutzgebietstypen, an Gebieten mit hoher Bedeutung für die Avifauna und den Biotopverbund. Alleine aufgrund naturschutzfachlicher Restriktionen ist die Siedlungsentwicklung auf diesen beiden Inseln bereits stark eingeschränkt.

Die Insel Föhr hingegen ist durch ihre überwiegende Marschenlandschaft geprägt. Hier besteht ein hoher Anteil an Gebieten mit hoher Bedeutung für die Avifauna sowie Kulturlandschaften mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege.

Gleichzeitig sind die nordfriesischen Inseln bedeutende und weiterhin wachsende touristische Destinationen. Insbesondere die Inseln Sylt und Amrum sind bei touristischen Kennziffern führend. Insgesamt weisen die drei nordfriesischen Inseln landesweit die höchste Tourismusintensität aus (Anzahl der Übernachtungen bezogen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner). Die Werte der nordfriesischen Inseln werden in den Schwerpunkträumen auf dem Festland nicht annähernd erreicht. In den letzten Jahren verzeichnete darüber hinaus die Insel Föhr eine deutliche Steigerung der touristischen Kapazitäten.

Vor dem Hintergrund des Zusammenwirkens der genannten Faktoren ist auf den drei nordfriesischen Inseln eine besondere räumliche Situation entstanden, die auch weiterhin steuernde Maßnahmen erforderlich macht. Daher wird die zukünftige Siedlungsentwicklung auf den Inseln Amrum, Föhr und Sylt durch die in der Karte festgelegten Baugebietsgrenzen beschränkt, um eine weitere Ausdehnen der Siedlungstätigkeit in die Landschaft zu verhindern. Die vorhandenen verfügbaren Freiräume sollen in ihrer Bedeutung für Natur, Landschaft und Artenschutz gesichert werden und weiterhin die Grundlage für Tourismus und Erholung bilden.

Bei der Abgrenzung der Baugebietsgrenzen wurden die geltenden Bauflächendarstellungen in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden, die aktuellen Ortslagen mit ihrem baulichen Bestand sowie geeignete Potenzialflächen berücksichtigt.

Da der Schaffung von Dauerwohnraum auf den nordfriesischen Inseln eine besondere Bedeutung zukommt, ist es möglich, hierfür ausnahmsweise von den Baugebietsgrenzen abweichen zu können. Dabei ist auf die städtebauliche Eignung der Flächen sowie eine landschaftsverträgliche Bebauung zu achten. Die gesamtinsulare Abstimmung soll diesbezüglich sicherstellen, dass alle Gemeinden frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden und betroffene fachliche Belange rechtzeitig vorgebracht werden können. Außerdem sind die weiteren Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen beziehungsweise zu beachten. Darüber hinaus sind bauliche Entwicklungen außerhalb der Baugebietsgrenzen im Bestand nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Dabei ist auf eine bestandsorientierte Ausrichtung der Bauleitplanungen zu achten.

Zwar ist mit der Festlegung eine Einschränkung der Siedlungsentwicklung der Inselgemeinden verbunden, die aber vor dem Hintergrund der oben genannten Rahmenbedingungen aus raumordnerischer Sicht gerechtfertigt ist. Mit der vorgesehenen Ausnahmemöglichkeit zur Schaffung von Dauerwohnraum sowie der Berücksichtigung kommunaler Konzepte bei der Abgrenzung der Baugebietsgrenzen werden den Gemeinden weitere Möglichkeiten eingeräumt.

Zwischen den Gemeinden der Insel Sylt – mit Ausnahme der Gemeinde Sylt – und der Landesplanungsbehörde wurde am 18. Dezember 2020 ein raumordnerischer Vertrag zur wohnbaulichen Entwicklung geschlossen, der unter anderem Möglichkeiten zur Abweichung von den Baugebietsgrenzen vorsieht. Im

Wohnraumentwicklungskonzept 2023 für die Inseln Föhr und Amrum wurden Potenzialflächen unter Berücksichtigung städtebaulicher und fachrechtlicher Aspekte für die wohnbauliche Entwicklung identifiziert, die Grundlage für die Abgrenzung der Baugebietsgrenzen sind.

3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 Z

Im Planungsraum ist im Bereich Schuby (Kreis Schleswig-Flensburg) an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 7 das interkommunale Gewerbegebiet Schleswig-Umland als überregionaler Standort für ein Gewerbegebiet an einer Landesentwicklungsachse festgelegt.

Der Standort ist in der Karte ausgewiesen. Er ist insbesondere verkehrsintensiven gewerblichen Betrieben vorbehalten, die auf eine gute Anbindung an überregionale Verkehrswege angewiesen sind und/oder nicht siedlungsnah untergebracht werden können oder sollen. Der Standort ist von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

2 Z

Der Einzelhandel ist an einem überregionalen Standort für ein Gewerbegebiet an einer Landesentwicklungsachse ausgeschlossen.

Begründung

B zu 1

Die den Planungsraum durchquerenden Landesentwicklungsachsen markieren zentrale Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein und zeigen besondere Wachstumsperspektiven für Räume und Regionen auf, die durch überregionale Verkehrswege erschlossen sind (siehe Kapitel 2.5 LEP 2021). Die

Landesentwicklungsachsen sind im Landesentwicklungsplan 2021 festgelegt und in der Nebenkarte des Regionalplans nachrichtlich dargestellt. Gemäß Kapitel 3.7 Absatz 4 LEP 2021 können in den Regionalplänen an den Landesentwicklungsachsen überregionale Standorte für Gewerbegebiete festgelegt werden.

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

Grundlage für die Festlegung des überregionalen Standortes in der Gemeinde Schuby für ein Gewerbegebiet an der Landesentwicklungsachse entlang der Bundesautobahn 7 war ein positiv beschiedenes Zielabweichungsverfahren, in dem der Bedarf für überregionale Gewerbeflächen sowie die Flächeneignung dargelegt werden konnten. Das Gebiet wird vom Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet (IKG) Schleswig-Schuby (Stadt Schleswig mit weiteren 22 Gemeinden) umgesetzt. Neben diesem überregionalen Standort wurden im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans im Korridor der Landesentwicklungsachse weitere größere potenzielle Standorte im Bereich der Zentralen Orte geprüft. Die im Rahmen des nicht abschließend von allen beteiligten Kommunen beschlossenen Gewerbeflächenkonzepts für die Bundesautobahn 7 Nord identifizierten und von der Landesplanung mitgetragenen Gewerbestandorte können jeweils im Rahmen der zentralörtlichen Funktionen der Standortgemeinden (zum Beispiel Flensburg, Tarp, Handewitt mit besonderer Gewerbefunktion) weiterentwickelt werden. Eine reine Ausrichtung auf die Landesentwicklungsachsen ist in diesen Fällen nicht gegeben.

Für die Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 23/Bundesstraße 5 wurden keine überregionalen Standorte identifiziert. Im Gewerbeflächenkonzept der

„Regionalen Kooperation A23/B5 und A20“ (heute „Kooperation Westküste“) aus dem Jahr 2015 sowie dem Gewerbeflächenmonitorings Westküste 2.0 (GEMO 2) aus dem Jahr 2023 sind die dort untersuchten größeren Gewerbestandorte Husum und Niebüll als Potenzial bestätigt worden. Diese können jeweils im Rahmen der zentralörtlichen Funktionen der Standortgemeinde weiterentwickelt werden und den mittelzentralen, regionalen Bedarf decken.

Der Regionalplan legt damit in Abwägung mit weiteren Nutzungsansprüchen an den Raum und im Sinne einer ausgewogenen, bedarfsgerechten, nachhaltigen und insbesondere flächensparenden Raumentwicklung einen überregionalen Standort für Gewerbegebiete an der Landesentwicklungsachse an der Bundesautobahn 7 fest, der innerhalb des Planungszeitraums weiter umgesetzt werden soll. Weitere größere Gewerbestandorte sind im Bereich der Siedlungsschwerpunkte berücksichtigt.

B zu 2

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

4. Regionale Infrastruktur

4.1 Straßenverkehr

Auf das Kapitel 4.3.1 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

2 Z

Nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind im Planungsraum die folgenden Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs umzusetzen:

- Bundesstraße 5:
    - Verlegung und zweistreifiger Neubau zwischen Hattstedt und Bredstedt;
- Bundesstraße 199:
    - Verlegung und zwei- bis vierstreifiger Neubau als Ortsumgehung bei Handewitt.

G

Für die Bundesstraße 202 im Bereich der Ortsdurchfahrt Tating sollen außerdem Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation unter Nutzung des bestehenden Straßennetzes geprüft werden.

3 G

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

- Belastungs- und bedarfsgerechter Ausbau der Bundesstraße 5 zwischen

Heide und Bredstedt. In diesem Zusammenhang ist die Realisierung einer dreistreifigen Verkehrsführung zwischen Tönning und Husum vorgesehen,
- im Bau befindlicher Ersatzneubau der Schleibrücke Lindaunis im Zuge der Landesstraße 283,
- verkehrsgerechter Ausbau der Landesstraße 32 zwischen der Landesstraße 31 (Meierei Witzwort) und der Bundesstraße 5 mit Neuanlage eines Radwegs.

Begründung

B zu 1

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

Der Planungsraum ist überregional durch die Bundesautobahn 7 zwischen Hamburg und Flensburg beziehungsweise Süddänemark erschlossen. Die Bundesautobahn 7 wurde als aufkommensstärkste Verkehrsachse mit der sechsstreifigen Erweiterung zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Landesgrenze zu Hamburg leistungsfähig ausgebaut. Weitere bedeutsame Verkehrsachsen im Planungsraum sind die Bundesstraßen 5, 199, 200, 201 und 202.

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

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

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

Geplante oder im Bau befindliche Neubaumaßnahmen sind entsprechend ihres Ausbauziels nachrichtlich in der Karte dargestellt, soweit der Trassenverlauf durch

ein Linienbestimmungsverfahren, ein Planfeststellungsverfahren oder ein anderes Planungsverfahren hinreichend räumlich konkretisiert ist.

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

In Ergänzung sind alle im Planungsraum vorgesehenen und mindestens regional bedeutsamen Neu- und Ausbaumaßnahmen in einer Themenkarte schematisch dargestellt. Die Themenkarte ist dem Anhang unter Anlage 3.3 beigefügt.

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

Den Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 entsprechend sind in den Regionalplänen neben dem überregionalen Straßenverkehrsnetz auch wichtige Landes- und Kreisstraßen als regionale Straßenverbindungen darzustellen (siehe Kapitel 4.3.1 Absatz 4 LEP 2021). Das Landesstraßenbestandsnetz ist für den Planungsraum in seiner Gesamtheit nachrichtlich in der Karte dargestellt. Die nachrichtliche Darstellung regional bedeutsamer Kreisstraßen erfolgt ausgehend von ihrer Einteilung in die maßgebenden Verbindungsfunktionsstufen nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) durch die Obere Verkehrsbehörde. Kreisstraßen, die mindestens der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet werden, weisen aufgrund ihrer Verbindungsbedeutung für die innere Erschließung des Planungsraums eine regionale Bedeutung auf und sind als regionale Straßenverbindungen nachrichtlich in der Karte dargestellt. Die Einordnung der Kreisstraßen in die jeweiligen Verbindungsfunktionsstufen obliegt dem Fachplanungsträger.

B zu 2

Grundlage für die überregionalen und regionalen Straßenverkehrsplanungen im Planungsraum sind das 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage sowie die Fachplanungen des Landes, der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg.

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

Die im Planungsraum vorgesehenen Neu- und Ausbaumaßnahmen wurden im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausschließlich der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ (VB) zugeordnet. Sie sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 vordringlich umgesetzt beziehungsweise begonnen werden. Auf Grundlage einer Nutzen-Kosten-Analyse besteht für diese Vorhaben auch aufgrund ihrer raumordnerischen oder städtebaulichen Bedeutung ein uneingeschränkter Planungs- und Realisierungsauftrag, da sie zur Minderung oder Beseitigung von Erreichbarkeitsdefiziten beitragen.

Bei der ebenfalls im Bedarfsplan enthaltenen Einzelmaßnahme zum Bau einer Ortsumgehung der Gemeinde Tating im Zuge der Bundesstraße 202 ist die Planung an einem Punkt angekommen, an dem steigende Kosten, ein sinkendes Nutzen-Kosten-Verhältnis und weitere an der Planung durchzuführende Aktualisierungen zu einer Neubewertung der Ortsumgehung führen. Darüber hinaus ist die Realisierung einer Ortsumgehung aus naturschutzfachlichen Gründen derzeit unwahrscheinlich. Stattdessen werden zur Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation alternative Maßnahmen unter Nutzung des bestehenden Netzes geprüft (zum Beispiel Engstellensignalisierung).

B zu 3

Die Bundesstraße 5 ist im Landesentwicklungsplan als Landesentwicklungsachse ausgewiesen und stellt als Weiterführung der Bundesautobahn 23 bis an die Landesgrenze zu Dänemark eine leistungsfähige überregionale Straßenverkehrsverbindung dar, die als „Westküstenachse“ der überregionalen Erschließung des Planungsraums und seiner Teilräume dient. Insoweit soll sie auch zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der

Verflechtungsstrukturen im Land beitragen. Als Haupterschließungsachse für die einzelnen Teilräume an der Westküste kommt ihr im Hinblick auf die Entwicklungen im Europäischen Binnenmarkt eine besondere Bedeutung zu. Die Stärkung der Westküstenachse soll im Planungszeitraum weiter vorangetrieben werden.

Zur Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Westküste ist neben der beabsichtigten ortsumgehenden Verlegung der Bundesstraße 5 zwischen Hattstedt und Bredstedt die abschnittsweise Realisierung einer dreistreifigen Verkehrsführung zwischen Tönning und Husum vorgesehen. Für den fünften Bauabschnitt südlich von Husum wurde bereits in 2020 mit dem Bau begonnen. In diesem Zusammenhang wird auch die Kreisstraße 137 bei Husum verlegt und höhenfrei neu an die Bundesstraße 5 angebunden. Der erste Bauabschnitt (Tönning–Rothenspieker) befindet sich ebenfalls im Bau. Für die übrigen Abschnitte wurden die Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

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

Aufgrund der durch den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 5 zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der Landesstraße 32 im Streckenabschnitt zwischen Meierei (Landesstraße 31) und Bundesstraße 5 soll die derzeit ca. 4,5 Meter breite Landesstraße 32 verkehrsgerecht ausgebaut werden. Dies erfolgt insbesondere durch eine Trennung der Verkehre, das heißt durch die Neuanlage eines Radwegs.

4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr

Auf das Kapitel 4.3.2 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

2 Z

Für das Schienennetz ist im Planungsraum die folgende Maßnahme prioritär umzusetzen:

Einige noch eingleisige Abschnitte der Marschbahn Hamburg–Sylt sollen zweigleisig ausgebaut werden. Zudem soll die Marschbahn Hamburg–Sylt zwischen Itzehoe und Westerland elektrifiziert und ein zusätzlicher Stundentakt zwischen Husum und Niebüll realisiert werden. Durch neue Haltepunkte in Husum Nord, Hattstedt und Risum-Lindholm soll die Erschließungsfunktion der Marschbahn verbessert werden.

3 G

Die Entwicklung und der Umbau des Verkehrsknotenpunktes Flensburg soll weiterhin angestrebt werden. Dabei sind die Herausforderungen des städtischen Nahverkehrs und des Regional- und Fernverkehrs zu berücksichtigen.

4 G

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Regional- und Fernverkehre

sollen darüber hinaus folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll–Dagebüll,
- Zusätzlicher Haltepunkt in Bosbüll auf der Strecke Niebüll–Dänemark,
- Kapazitätsausweitung auf der Bahnstrecke Kiel–Jübek–Husum mit neuen Haltepunkten und Elektrifizierung der Strecke zwischen Husum und Jübek

- Schaffung einer zweiten stündlichen Verbindung zwischen Kiel und Flensburg mit neuen Haltepunkten durch Flügelkonzept für den Regionalexpress Kiel–Jübek–Husum,
- Reaktivierung der Bahnstrecke Süderbrarup–Kappeln.

Die Realisierung dieser Maßnahmen soll durch die Nahverkehrsplanung flankiert werden.

Begründung

B zu 1

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

Die elektrifizierte Bahnstrecke Hamburg–Neumünster–Schleswig–Flensburg (–Dänemark) ist für den Personenfern- und Nahverkehr sowie den Schienengüterverkehr im Planungsraum von hoher Priorität. Sie ist außerdem eine Hauptverkehrsstrecke für den Güterverkehr von Skandinavien nach Westeuropa geworden. Auf der Achse (Aarhus–Fredericia–) Flensburg– Schleswig–Neumünster–Hamburg sollen auch langfristig Fernzüge im Zwei-Stunden-Takt verkehren. Derzeit wird die Strecke insbesondere von umgeleiteten Fernzügen der Relation Kopenhagen–Hamburg genutzt, die nicht in Flensburg halten. Auch nach Umstellung auf den E-Zug Betrieb im dänischen Schienenpersonennahverkehr voraussichtlich im Jahre 2028 muss eine direkte, umsteigefreie und zur heutigen Situation gleichwertige Verbindung nach Dänemark gesichert werden.

Die Bahnstrecke Hamburg–Westerland (Marschbahn) hat für den Planungsraum und die Westküste im Personenverkehr sowohl für den insbesondere touristischen Fernreiseverkehr, als auch für den Regional- und Nahverkehr (Pendlerströme) eine herausragende Bedeutung. Aufgrund der anhaltenden Belegung durch Fern- und

Nahverkehre ist die Bahnstrecke allerdings hoch ausgelastet. Zur Insel Sylt wird von Niebüll aus eine Autoverladung mit Autozügen betrieben. Das Bahnangebot auf der Strecke zwischen Westerland und Niebüll wurde durch den Einsatz zusätzlicher Pendlerzüge und ergänzende Verbindungen mit zusätzlichen Halten in Keitum und Klanxbüll deutlich ausgeweitet.

In der Karte wird das Schienenverkehrsnetz differenziert nach ein- und zweigleisigem Ausbau dargestellt., ~~sofern eine aktive Bedienung der Trassen mit Personen- oder Güterverkehr erfolgt.~~ Es handelt sich hierbei um eine generalisierte Darstellung für den Kartenmaßstab 1 : 1 0 0 . 0 0 0 (eins zu einhunderttausend). Die tatsächliche Gleisanzahl kann in einzelnen Teilabschnitten davon abweichen. Sofern eine aktive Bedienung der Trassen im SPNV erfolgt, sind Haltepunkte entlang der Strecke oder am Ende der Strecke eingetragen. Weitere, nicht regelmäßig im SPNV bediente oder für den Güterverkehr nutzbare ~~aber vorhandene~~ Trassen werden als eingleisige Strecke im Bestand ohne Haltepunkte dargestellt. Außer Betrieb befindliche Streckenabschnitte werden gesondert durch die Kategorie ~~als~~ Trassensicherung oder außer Betrieb abgebildet~~dargestellt~~. ~~Diese umfassen im Planungsraum~~ Für die Relationen: Flensburg (nördlicher Bahnhof/Hafengleis); Risum-Lindholm–Flensburg-Weiche; Süderbrarup–Kappeln; Husum–Mildstedt und Tönning–Heide (planungsraumübergreifend) sollen Trassensicherungsverträge geschlossen werden.

Angedachte Reaktivierungsprojekte werden in der Themenkarte im Anhang unter Anlage 3.4 dargestellt. In der Karte werden darüber hinaus Aussagen zum Elektrifizierungszustand der Trassen abgebildet.

Geplante Ausbaumaßnahmen sind entsprechend des jeweiligen Ausbauziels nachrichtlich in der Karte dargestellt. Dies betrifft Maßnahmen, welche zum Zeitpunkt der Planerstellung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten waren oder im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027 enthalten sind und vom Fachplanungsträger als zeitnah zu realisieren eingestuft wurden.

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

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

B zu 2

Grundlage für Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesschienenwege ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Der Bedarfsplan des Bundes legt die Neu- und Ausbaubedarfe für die Schienenwege verbindlich in Gesetzesform fest.

Der zweigleisige Ausbau der Marschbahn wurde in den Bereichen Niebüll–Klanxbüll und Tinnum–Morsum (Sylt) in der Neubewertung des BVWP 2030 im Jahr 2018 als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs in die Bedarfsplanung des Bundes aufgenommen.

Eine prioritäre Maßnahme aus dem LNVP bis 2027 ist die Elektrifizierung der Marschbahn. Die Umstellung auf Elektrotraktion erfolgt auch aus Klimaschutzgründen. Zudem hat die Elektrifizierung für die Erschließung der Westküste eine große Bedeutung: Erstmals können ICE-Züge die Strecke bedienen, auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kann die Reisegeschwindigkeit weiter verbessert werden und insgesamt können Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit durch den Einsatz von Elektrozügen gesteigert werden.

In den LNVP bis 2027 wurde außerdem die Schaffung einer zusätzlichen Nahverkehrslinie zwischen Husum und Niebüll aufgenommen. Diese Linie würde den derzeitigen Stundentakt zum Halbstundentakt verdichten und zusätzliche Haltepunkte in Risum-Lindholm, Hattstedt und Husum Nord ermöglichen. Dies soll kurzfristig, auch ohne den zweigleisigen Ausbau zwischen Hattstedt und Bredstedt, umgesetzt werden. Der zweigleisige Ausbau im genannten Abschnitt ist langfristig weiterhin anzustreben.

B zu 3-5

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

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

- Für den Verkehrsknoten Flensburg wird die Optimierung der Bahnstruktur angestrebt, um ein verbessertes Fernverkehrsangebot zwischen Hamburg, Flensburg und Jütland sowie eine verbesserte Verknüpfung der schienengebundenen Fern- und Regionalverkehre zu erreichen. Vorgeschlagen wird der Ausbau des Bahnhofs Flensburg-Weiche zu einem Fernbahnhalt in Verbindung mit einer ~~möglichen~~ Reaktivierung der Hafengleise zur Anbindung der Innenstadt und des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Flensburg an den SPNV. Hierzu sind neue Verbindungskurven im Stadtgebiet etwa im Nikolaibek und am Peelwatt notwendig. Im Stadtgebiet von Flensburg sind weitere Haltepunkte Teil der Aufwertung des Verkehrsknotens, so zum Beispiel am Schulzentrum, am zukünftigen Zentralkrankenhaus (auch in der Nähe des Campus) oder am Fördepark. Weitere Stationen sind am Deutschen Haus/Rathaus, am CITTI PARK, in Tarup, in Flensburg Weiche und in Harrislee vorgesehen. Damit wäre auch die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus der Region deutlich verbessert.
- Die Reaktivierung der für den Personen- und Güterverkehr stillgelegten Bahnstrecke Risum-Lindholm–Flensburg-Weiche ist derzeit noch als Maßnahme Bestandteil des LNVP bis 2027. Daher wird die stillgelegte Strecke weiterhin gesichert ~~werden~~.
- Die beabsichtigte Elektrifizierung der eingleisigen Bahnstrecke Niebüll–Dagebüll hat neben der Leistungssteigerung des SPNV in diesem Teilraum insbesondere für den Tourismus und für die Durchbindung direkter Zugverbindungen nach Dagebüll erhebliche Bedeutung.
- Auf der Strecke von Niebüll über die Grenze nach Dänemark ist ein zusätzlicher Haltepunkt in Bosbüll in Planung. Im LN~~V~~VP bis 2027 ist dieser Neubau in der Kategorie neue Stationen bis 2026 aufgenommen.
- Durch ein Flügelzugkonzept für den Regionalexpress Kiel–Husum soll die Schaffung einer zweiten stündlichen Verbindung zwischen Kiel und Flensburg ermöglicht werden: So würde der Zug Kiel–Husum einen zweiten Zugteil nach Flensburg mitführen. In Jübek würden die Zugteile getrennt, beziehungsweise

wieder zusammengeführt. Ziel ist es, ein Betriebskonzept einzurichten, welches einen 30-Minuten Takt zwischen den Städten ermöglicht. Auf der eigentlichen Strecke Kiel–Jübek–Husum soll der Abschnitt zwischen Jübek und Husum elektrifiziert werden und würde hinsichtlich der befahrbaren Geschwindigkeit zudem von 80 Kilometer pro Stunde auf 120 Kilometer pro Stunde beschleunigt werden. Weitere Haltepunkte sollen in Ohrstedt und Husum Rosendahler Weg eingerichtet werden. Auf der Strecke Kiel–Flensburg wird ein zusätzlicher Halt in Schuby und Eggebek geplant.

- Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines S-Bahn-Netzes rund um Kiel könnte eine zweistündliche Weiterführung einer Linie von Eckernförde über Lindaunis und Süderbrarup nach Kappeln erfolgen. Damit wäre eine bessere Erschließung der Schleiregion mit dem SPNV ermöglicht.

4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr

Auf das Kapitel 4.3.5 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Der sonstige öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und die ihm zugrundeliegenden Netzstrukturen sollen in ihrer Funktions- und Leistungsfähigkeit gesichert und zu einer attraktiven und umweltverträglichen Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden. Die Planungen zum ÖPNV sollen gut koordiniert und abgestimmt werden. Bei der Netzplanung sollen spezifische Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen von Benutzerinnen und Benutzern im Alltagsverkehr und eine besondere Verkehrsnachfrage durch den Tourismus berücksichtigt werden. Grundlage hierfür ist der gemeinsame regionale Nahverkehrsplan (RNVP) der Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg.

2 G

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

3 G

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

- Niebüll–Flensburg,
- Husum–Flensburg,
- Flensburg–Kappeln,
- Flensburg–Krusa–Sonderborg
- Schleswig–Süderbarup–Kappeln
- Kappeln–Eckernförde und
- Schleswig–Eckernförde (planungsraumübergreifend)

soll ausgebaut und an die Standards im SPNV angeglichen werden.

Begründung

B zu 1

Für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des sonstigen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Der sonstige ÖPNV umfasst den gesamten öffentlichen Personennahverkehr mit Ausnahme des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV).

Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) ist dabei übergeordnete Grundlage für die Aufstellung von regionalen Nahverkehrsplänen (RNVP) durch die Kreise und kreisfreien Städte. Diese bilden den Rahmen für die Gestaltung und Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV und enthalten auch Aussagen zur Vernetzung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV. Gemäß § 5 Absatz 3 Nummer 1 ÖPNVG müssen RNVP den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. Bei der Aufstellung sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplans (siehe Kapitel 4.3.5 Absatz 2 LEP 2021) zu berücksichtigen. Eine Etablierung nicht nur regionaler, sondern verbundweiter Standards für den ÖPNV erfolgt im Verkehrsverbund NAH.SH GmbH.

Mit dem 2. Regionalen Nahverkehrsplan des Planungsraums I (2022 bis 2026) verfügen die Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und die kreisfreie Stadt Flensburg über einen flächendeckenden integrierten Gesamtnahverkehrsplan. Dieser bildet die Grundlage für eine regional und kreisübergreifend abgestimmte Gestaltung und Weiterentwicklung des sonstigen öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Planungsraum.

Verkehrspolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV im Planungsraum sind unter anderem:

- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr,
- Anstreben der CO2-Neutralität der Fahrzeugflotte im ÖPNV,
- Bessere Vernetzung im Busverkehr und Bahnverkehr um Intermodalität zu fördern, auch planungsraumübergreifend sowie mit dem (motorisierten) Individualverkehr (Schaffung entsprechender Verknüpfungsinfrastrukturen),
- Stärkung der Stadt-Umland-Kooperationen und Integration über- und regionalenr Buslinien in den der Stadtverkehre,
- Einsatz bedarfsgerechter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage, als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen oder als Ergänzung der klassischen Buslinien und
- Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barriere-freiheit im ÖPNV.

Zur Umsetzung der Zielsetzungen und Sicherung einer ausreichenden Erschließung durch den sonstigen ÖPNV liegt dem RNVP ein Angebotskonzept zugrunde, das neben Vorgaben zur räumlichen Erschließung ausgehend von der

Bevölkerungsdichte auch Mindestbedienungsvorgaben durch eine einheitliche Netzhierarchie und die Definition eines Mindestniveaus der Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern berücksichtigt. Die Netzhierarchie gliedert sich wie folgt: Netzebene 0: Stadt- und Ortsverkehre der höherwertigen Zentralen Orte, Netzebene 1: Verbindungen des SPNV und des sonstigen ÖPNV zwischen Zentralen Orten, touristischen Zentren und als Fährzubringer, Netzebene 1 SU: verdichteter Mindestbedienstandard für einige Verbindungen des Stadt-und Umlandbereichs Flensburg, Netzebene 2: Anbindung von Versorgungszentren und Siedlungsschwerpunkten mit starker Nachfrage an Netzebene 1, Netzebene 3: Verbindungen zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung und als Zubringer zu den Netzebenen 0, 1 und 2 sowie zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (Netzebene 3S) und der Inselverkehre, ergänzende Netzebene Tourismusnetz: saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch nachgefragte Relationen. Im Rahmen der unterschiedlichen Netzhierarchien sollen jeweils Anpassungsbedarfe und Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden.

B zu 2

Im Planungsraum, in dem der motorisierte Individualverkehr (MIV) für die Flächenerschließung nach wie vor eine wesentliche Rolle spielt, wird das ÖPNV-Angebot vor allem auf die Zentralen Orte sowie auf die Gemeinden mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion ausgerichtet. Zu einer besseren Anbindung der Nahbereiche sowie Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung in den Regionen können neben dem regulären Busverkehr auch andere ergänzende, öffentliche Mobilitätsangebote, zum Beispiel eine flexible Bedienung durch On-Demand-Verkehre, Rufbusse oder Anruf-Linien-Taxi (ALT) sowie alternative Bedienungsformen eingesetzt werden. On-Demand-Verkehre sind Mobilitätsangebote auf Bestellung. Die Abholung kann dabei haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen. Ein Algorithmus berechnet die jeweils optimale Route. Rufbusse verkehren auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplans und Fahrtweges, jedoch nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr.

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

Angebote im Planungsraum umfassen zum Beispiel:

- das ~~Smarte DorfSHUTTLE~~ NAHSHUTTLE des Amtes Süderbrarup und Hürup, in Teilen des Amtes Langballig sowie der Stadt Glücksburg,
- ~~„Smile24“, ein im Rahmen des Projektes geschaffenes~~ ein On-Demand-Angebot in der Schleiregion,
- ~~das sehr weit entwickelte Rufbusnetz im Kreis Nordfriesland mit derzeit 19 Rufbuslinien,~~
- „Lüttbus“ – ein On-Demand-Angebot im Amt Mittleres Nordfriesland und in den Reußenkögen,
- den Rufbus Pellworm,
- Kropper Ortsbus, das Anruf-Sammeltaxi im Amt Kropp,
- der Rufbus des Kreises Dithmarschen (RuDi) zur Verbindung der Gemeinden Lunden und Tönning (planungsraumübergreifend) sowie
- Bedarfsverkehre zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Weitere~~Alternative~~ Bedienungsformen umfassen gemeinschaftlich organisierte Verkehre wie zum Beispiel Bürgerbusse, RideSharing, CarSharing oder BikeSharing und stellen ergänzende Angebote zum sonstigen ÖPNV dar. Beispiele sind der Bürgerbus Ladelund oder die in kleineren Gemeinden aufgestellten Mitfahrbänke.

B zu 3

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

Besondere Bedeutung für Verknüpfungen innerhalb des SPNV sowie zwischen SPNV und ÖPNV haben die Bahnhöfe Flensburg, Husum, Niebüll und Schleswig. Die Bahnhöfe Flensburg, Husum und Niebüll sind als Integraler Taktfahrplan (ITF)-Vollknoten ausgelegt. Weitere Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV sind die Bahnhöfe Bad Sankt Peter Süd, Bredstedt, ~~, Garding,~~ Husby, Jübek, Sörup,

Süderbarup, Tarp, ~~Tönning~~ und Westerland. Am Bahnhof Dagebüll Mole bestehen Verknüpfungen mit dem Fährbetrieb auf die Inseln Amrum und Föhr sowie an der Haltestelle Schlüttsiel Anleger zu den Halligen Hooge und Langeneß.

Zwischen den Zentralen Orten Flensburg, Husum, Schleswig, Niebüll und Kappeln bestehen regionale Linienbusverbindungen mit verdichtetem beziehungsweise taktähnlichen Fahrtenangebot. Diese werden zum Teil als Schnellbusse angeboten, andere ergänzen die Erschließung parallel zu den SPNV-Achsen. Im Umland der Ober- und Mittelzentren ist das Linienangebot zumeist sternförmig auf die Kernstädte ausgerichtet. Das Angebot zur Flächenerschließung orientiert sich dabei stark auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern. In den Siedlungsschwerpunkten und den stark touristisch geprägten Städten und Gemeinden (unter anderem Flensburg, Schleswig, Husum, Sankt Peter-Ording, Westerland) werden Stadt- und Ortsverkehre angeboten. Inselverkehre (insbesondere für Tourismus und Schulverkehr) bestehen auf den Inseln Föhr, Amrum, Pellworm und Sylt.

Für ein attraktives, öffentliches Mobilitätsangebot mit gleichbleibend hoher Angebotsqualität für die gesamte Reisekette („Tür zu Tür“) bedarf es durchgängiger (Verknüpfungs-)Infrastrukturen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Bus-, Bahn- und Fährverkehren~~,~~ sowie Individualverkehren) und niedrigschwelligen Informationsangeboten mit optischer Wiedererkennbarkeit. Die Anschlusssicherung sowie die Anschlussqualität zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern soll ausgebaut werden. Ein Ausbau von ÖPNV-Knoten zu intermodalen Mobilitätsstationen durch zusätzliche P+R-Anlagen, (Fahrrad-)Stellplätze und barrierefreie Zugänge soll daher vorangetrieben werden.

Zur Umsetzung des Deutschlandtaktes in der Fläche sollte darüber hinaus die Angebotsqualität auf starken Achsen im Busverkehr an die Standards im SPNV angeglichen werden und ein attraktives Gesamtnetz aus Bahn- und überregionalen Buslinien (PlusBus-Verbindungen) entstehen. Das Angebot soll dabei gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen erbracht werden. Flexible Bedienformen sollen dabei vorrangig im Bereich der Netzebene 3, im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotenziale beziehungsweise bei nicht durch den konventionellen Linienverkehr erschließbaren Räumen angewendet werden.

4.4 Radverkehr

Auf das Kapitel 4.3.6 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Der Radverkehr im Planungsraum soll entsprechend den Zielsetzungen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 weiterentwickelt werden und bei wesentlichen Straßenbaumaßnahmen bereits in der frühen Planungsphase Berücksichtigung finden. Das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) sowie regionale und kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte (wie etwa das Veloroutenkonzept und Maßnahmen des Masterplans Mobilität der Stadt Flensburg und die Radverkehrskonzepte der Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland) sollen dazu beitragen, ein qualitativ hochwertiges und sicheres Angebot für den Alltags-, Freizeit- und Erholungsradverkehr zu schaffen. Aspekte der Verkehrssicherheit, die sich ändernden Anforderungen durch neue Verkehrsmittel und die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollen berücksichtigt werden.

2 G

Der Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen soll neben den notwendigen Maßnahmen zum Erhalt und zur Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur im Planungsraum bedarfsgerecht auf der Grundlage des LRVN fortgesetzt werden. Maßnahmen, die dem Lückenschluss überörtlich bedeutsamer Radwegeverbindungen dienen, sollen dabei Priorität haben. Das LRVN soll als Grundlage für eine baulastträgerübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit genutzt werden, mit dem Ziel, den Ausbau einer durchgängigen und flächendeckenden Radinfrastruktur voranzutreiben. ~~der Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) soll angestrebt werden.~~

3 G

Die in der Stadt Flensburg bestehenden Ansätze zur Entwicklung eines Veloroutennetzes für den Alltagsradverkehr sollen fortgeführt und umgesetzt werden.

Dabei sollte möglichst auch eine interkommunale Zusammenarbeit im engeren Verflechtungsbereich der Stadt Flensburg angestrebt werden.

Ergänzend sollen in den Stadt- und Umlandbereichen Möglichkeiten zur Entwicklung von hochwertigen, regionalen Radvorrangroutenschnellverbindungen geprüft werden.

4 G

Für die überregional bedeutsamen Radfernwege Ostseeküstenradweg, Nordseeküstenradweg, Ochsenweg, Eider-Treene-Sorge-Radweg, Grenzroute und Wikinger-Friesen-Weg soll eine Aufwertung der radtouristischen Infrastruktur mit dem Ziel der Herstellung einheitlicher Qualitätsstandards angestrebt werden.
Radfernwege und regionale Themenrouten sollen in die bestehenden Radverkehrsnetze integriert werden.

Begründung

B zu 1-2

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

Der Anteil der landesweit mit Radwegen ausgestatteten Straßen ist insgesamt hoch, die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entsprechen jedoch oftmals nicht mehr den aktuellen aber nicht modernen Qualitätsansprüchenstandards. Die derzeitigen Aktivitäten zu Ausbau, Sanierung und Erhaltung der Radverkehrsanlagen sollen daher bedarfsgerecht fortgesetzt werden. Dabei kommt den Ausbaumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

Das LRVN ist integraler Bestandteil des Landesentwicklungsplans. Mit der Verabschiedung des neu aufgestellten LRVN im Jahr 2023 ist ein flächendeckendes Verbindungsnetz entstanden, welches sich aus der Netzebene 1 (überregionale Verbindungen) und der Netzebene 2 (lokale Verbindungen) zusammensetzt und ein baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz darstellt.
Über die Verbindungen zentraler Orte hinaus wurden auch alle Radfernwege in

Schleswig-Holstein, die vorrangig lokale Anbindung an Knotenpunkte des ÖPNV/SPNV sowie weiterführende Schulen berücksichtigt. Mit der Neuauflage des LRVN und der Überführung in ein flexibles digitales Format wird eine kontinuierliche Fortschreibung angestrebt. Radverkehrskonzepte der Kreise, touristische Themenrouten, die den Kriterien des Landes entsprechen, sowie Radvorrangrouten- beziehungsweise Radschnellwegkonzepte können in das LRVN integriert werden.

Ziel ist, zunächst für die Radwege des LRVN an Landesstraßen einheitliche Qualitätsstandards zu etablieren, ~~die Weiterentwicklung des LRVN zu einem flächendeckenden und baulastträgerübergreifend konzipierten System. Bei der Aktualisierung des LRVN sollen weiterhin allgemeingültige Qualitätsstandards etabliert werden,~~ um den aktuellen und künftigen Anforderungen des Radverkehrs gerecht zu werden. Das im LRVN definierte Netz ~~zur Verbindung der zentralen Orte untereinander und mit den Kommunen in ihrem Einzugsbereich~~ sollte durchin den kreisweiten und kommunalen Radverkehrsplanungen aufgegriffen und verdichtet werden.

Den Kommunen kommt im Hinblick auf die Radverkehrsförderung und Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund sollen möglichst flächendeckend kreisweite Radverkehrskonzepte erarbeitet werden, in die die Netzstrukturen des LRVN sowie ~~auch~~ die touristischen Routen (Radfernwege, Themenrouten) zu integrieren sind.

Die Stadt Flensburg verfügt mit dem Veloroutenkonzept über eine strategische Leitlinie zur Optimierung, Qualifizierung und Weiterentwicklung der städtischen Radverkehrsinfrastruktur. Ergänzt wird dieses durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität 2030 der Stadt Flensburg. Die von denas ~~vom~~ Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland i~~m Jahr 2022~~ aufgestellten Radverkehrskonzepte befindetn sich nun in der Umsetzung. ~~Ebenso wie das vom Kreis im Mai 2023 verabschiedete Radverkehrskonzept~~. Diese sollen Anknüpfungspunkte sowohl im LRVN als auch in den Gemeinden finden. Mit dem Ausbau der ehemaligen Kreisbahntrasse zwischen Schleswig und Süderbrarup im Kreis Schleswig-Flensburg ist bereits ein wichtiges konkretes Projekt, auch im Hinblick auf die touristische Bedeutung, umgesetzt worden.

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

Im Planungsraum sollen zu diesem Zweck neue Bike and Ride-Anlagen an den Bahnhaltepunkten Tarp und Sörup realisiert werden oder befinden sich bereits in der Umsetzung.

Im Übrigen sollen geeignete Bus- und Bahnhaltepunkte in die kommunalen und regionalen Radverkehrsnetze eingebunden und bei Bedarf durch weitere Mobilitätsangebote ergänzt werden. Hierzu eignen sich besonders bestehende regionale ÖPNV-Knoten, die zu sogenannten Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden können. Diese können durch die Bereitstellung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten sowie regionale und lokale Fahrradverleihsysteme ergänzt werden. Der Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Flensburg enthält entsprechende Maßnahmen zu einer besseren Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger.~~zum Beispiel i neben Maßnahmen zur Entwicklung einer Bike-Sharing-Strategie, durch den Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof, auch ein größeres Projekt für eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV..~~

B zu 3

Die Stadt Flensburg hat, den Masterplan Mobilität 2030 flankierend, ein Konzept für ein Veloroutennetz erarbeitet. Ziel ist die Schaffung von hochwertigen und stadtteilübergreifenden Verbindungsachsen für den Alltagsradverkehr. Das geplante Veloroutennetz soll durch ein Erschließungsnetz ~~angebunden und~~ verdichtet werden. Eine gemeindegrenzenübergreifende Zusammenarbeit im engeren Verflechtungsbereich der Stadt Flensburg soll bei der Entwicklung des Veloroutennetzes angestrebt werden. Insbesondere für die Bereiche Flensburg, Harrislee, Handewitt und Wees wäre eine gemeinsame Betrachtung sinnvoll.

Ergänzend sollten im Planungsraum zur Verdichtung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere in den Stadt- und Umlandbereichen bei Bedarf mittel- bis langfristig Möglichkeiten zum Aufbau und zur Entwicklung von überörtlichen Radvorrangrouten~~schnellverbindungen~~ geprüft werden. Diese stellen

insbesondere für Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen ein gutes ~~innovatives~~ Infrastrukturangebot für den Alltags- und Freizeitradverkehr dar. Radvorrangrouten beziehungsweise Radschnellverbindungen haben einen hohen Qualitätsstandard und sollen eine hohe gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit ermöglichen. So können neue Erreichbarkeitspotenziale in größeren Entfernungsbereichen erschlossen und damit der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen weiter gesteigert werden.

B zu 4

Der Radtourismus soll als wichtiger Wirtschaftsfaktor des Landes und Teil des freizeitorientierten und Erholungsradverkehrs gestärkt und ausgebaut werden. Hierzu ist es erforderlich, die radtouristische Infrastruktur und das Serviceangebot im Land zu verbessern. Radrouten sollen mit Städten, Bahnhöfen, Attraktionen und touristischem Gewerbe vernetzt werden, um so Gäste durch Schleswig-Holstein zu führen und positive wirtschaftliche Effekte zu erzielen. Entsprechend der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 wird angestrebt, zunächst die national bedeutsamen Radrouten (sogenannte D-Routen beziehungsweise EuroVelorouten ~~sowie der Iron Curtain Trail~~) zu Qualitätsrouten gemäß Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)-Klassifizierung zu entwickeln. Der Ausbau des Radtourismus sowie die Qualitätsverbesserung der radtouristischen Infrastruktur soll auch zur Stärkung des Binnenlandtourismus beitragen (siehe Kapitel 4.7~~5.8~~ LEP 2021).

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

Touristische Radverkehrskonzepte sollen als Grundlage dazu dienen, Radrouten mit touristischer Relevanz, regionale Themenrouten und regionale Radwanderrouten in die bestehenden Radwegenetze zu integrieren. Die Erstellung solcher Konzepte sollte in kreisübergreifender Zusammenarbeit und unter Beteiligung aller relevanten Akteure erfolgen. Erste Ansätze hierzu bestehen beispielsweise im Kreis Schleswig-Flensburg. Die Stadt Flensburg hat darüber hinaus ein Freizeitroutennetz („RadRundUm“) erarbeitet. Im Kreis Nordfriesland werden die lokalen Themen- und Radwanderrouten derzeit im Rahmen der Modernisierung der Radwegweisung überarbeitet und den veränderten touristischen Ansprüchen angepasst.

4.5 Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen

Auf das Kapitel 4.3.3 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die Leistungsfähigkeit der überregional bedeutsamen Häfen Flensburg und Husum soll verbessert und ihre Anbindung durch eine leistungsfähige Infrastruktur gesichert werden.

Die regional bedeutsamen Häfen sollen im Bestand erhalten und an sich ändernde Bedarfe angepasst werden.

Überregional und regional bedeutsame Häfen sind in der Karte dargestellt.

Regional bedeutsame Häfen sind

- im Kreis Nordfriesland:
  - Dagebüll,
  - Schlüttsiel,
  - Wyk auf Föhr,
  - Wittdün auf Amrum,
  - Hörnum auf Sylt,
  - List auf Sylt,
  - Pellworm,
  - Hooge,
  - Langeneß,
  - Oland,
  - Gröde,
  - Strucklahnungshörn auf Nordstrand und
  - Tönning;
- im Kreis Schleswig-Flensburg:
  - Kappeln,
  - Maasholm und
  - Langballigau.

Die an der Nordsee gelegenen Häfen werden für die Offshore-Windindustrie sowohl als Installations-/Basis-Häfen als auch als Service-Häfen wichtige Funktionen übernehmen. Eine dahingehende Entwicklung sollte angestrebt werden und Ausbaureserven nicht mit anderen Nutzungen belegt werden.

2 G

Die größeren Sportboothäfen an Nord- und Ostsee, Eider, Schlei und Treene sind in der Karte dargestellt. Sie sollen als positive Standortfaktoren genutzt und an den vorhandenen Standorten unter Berücksichtigung der ökologischen Belastbarkeit und den Interessen der gewerblichen Schifffahrt gesichert und an sich ändernde Bedarfe angepasst sowie erforderlichenfalls ausgebaut werden.

3 G

Fährverbindungen sollen in ihrer straßengebundenen Erschließungs- und Anbindungsfunktion bedarfsgerecht erhalten werden.

Folgende Fährverbindungen sind in der Karte dargestellt:

- List (Sylt)–Havneby (Römö),
- Pellworm–Strucklahnungshörn (Nordstrand),
- Dagebüll–Wyk (Föhr),
- Wyk (Föhr)–Wittdün (Amrum),
- Dagebüll–Wittdün (Amrum),
- Schlüttsiel–Hooge–Langeneß,
- Brodersby–Missunde und
- Arnis–Sundsacker.

4 G

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

Begründung

B zu 1

Den Handelshäfen in Flensburg und Husum kommt aus gewerblicher und logistischer Sicht für den internationalen Schwergüter- und Schüttgüterverkehr eine über den Planungsraum hinausgehende überregionale Bedeutung zu. Sie sollen daher an der Entwicklung der Verkehre und Schiffsgrößen ausgerichtet entwickelt werden, in ihrer Funktion gesichert und an sich ändernde Nutzungsmöglichkeiten angepasst werden.

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

Der Planungsraum verfügt aufgrund seiner Lage zwischen Nord- und Ostsee darüber hinaus über mehrere regional bedeutsame Häfen.

Die nordfriesischen Häfen und Anlegestellen bilden ein engmaschiges Standortnetz und befinden sich insgesamt in einem unterschiedlich guten Zustand. Damit werden sie ihren Hauptfunktionen grundsätzlich gerecht, sichern die Versorgung der Inseln und Halligen und gewährleisten den touristischen Fährverkehr zwischen Festland, den nordfriesischen Inseln und Halligen.

Für die nordfriesischen Inseln kommt insbesondere den Inselhäfen auf Sylt (List und Hörnum), Wittdün auf Amrum, Wyk auf Föhr, Pellworm sowie den auf dem Festland gelegenen Häfen Schlüttsiel, Dagebüll und Strucklahnungshörn (Nordstrand) eine wichtige Versorgungsfunktion zu. Sie sollen in ihren Funktionen auch zum Erhalt der regionalen Wertschöpfungsketten und zur Anbindung und Erreichbarkeit der Inseln im Katastrophenfall gesichert werden. Gleiches gilt für die Häfen und Anlegestellen der Halligen, deren Funktionsfähigkeit nicht nur für die Bevölkerung und Gäste wichtig ist, vielmehr nehmen diese Häfen eine wichtige Funktion im Küstenschutz wahr und müssen dafür sowie für die anstehenden Warftverstärkungen die Belieferung mit Material und Maschinen bewältigen können.

Der Hafen Dagebüll nimmt im Zusammenhang mit dem Angebot von Ausflugs- und Tagesfahrten gemeinsam mit den korrespondierenden Häfen auf Föhr und Amrum eine herausragende Funktion für die Verkehrsanbindung und Versorgung der Inseln wahr. Der Hafen Schlüttsiel soll für die sichere Versorgung und die touristische

Anbindung der Halligen erhalten werden. Vom Hafen Strucklahnungshörn (Nordstrand) bestehen ergänzende Fährverbindungen zu den Inseln und Halligen, weshalb auch dieser erhalten werden soll. Der historische Hafen Tönning hat weiterhin Bedeutung für den Tourismus.

Die Energiewende und der einhergehende Bedarf zur Errichtung weiterer Windparks (On- und Offshore) bietet zahlreiche Möglichkeiten für die Nordseehäfen, die rückläufige Fischereiwirtschaft auszugleichen und den Ausbau mit Erneuerbaren Energien zu unterstützen und damit die Energieversorgung insgesamt zu sichern. Vielversprechende Ansätze in Schleswig-Holstein existieren mit der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein, in der sich die Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Dagebüll, Helgoland, Hörnum, Husum, List, Osterrönfeld und Wyk auf Föhr vernetzen. Die Hafenkooperation wird zum Erfahrungsaustausch, zur gemeinsamen Vermarktung von Umschlaganlagen, Ansiedlungsflächen und Logistikstrukturen genutzt.

Die Häfen im Planungsraum eignen sich als Versorgungs-, Reaktions- und Servicehafen. Vorhandene Kapazitäten sind bei Ausbauvorhaben zu beachten.

An der Ostsee haben insbesondere die Häfen von Maasholm und Kappeln nach wie vor Bedeutung für die Fischereiwirtschaft. Der Hafen in Langballigau dient unter anderem als Anlegeplatz für den Segelsport und nimmt damit auch touristische Funktionen wahr.

B zu 2

Der Planungsraum weist seewärts an der Ostsee und an der Schlei ein dicht geknüpftes Netz von Sportboothäfen mit unterschiedlichen Liegeplatzkapazitäten auf. Auch den bestehenden Sportboothäfen an Nordsee, Eider und Treene kommt nach wie vor eine hohe Bedeutung für den Segel- und Motorbootsport zu. Der Betrieb von Sportboothäfen ist außerdem für viele Orte von wirtschaftlicher Bedeutung. Die positiven Standortfaktoren sollen daher unter Berücksichtigung der ökologischen Belastbarkeit genutzt werden.

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

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

B zu 3

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

Um die Inselversorgung und ihre touristische Anbindung weiterhin sicherzustellen, sollen die bestehenden Fährverbindungen zu den Inseln und Halligen bedarfsgerecht erhalten und die tideunabhängige Erreichbarkeit unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz und Erhalt des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer gewährleistet werden.

B zu 4

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

4.6 Luftverkehr

Auf das Kapitel 4.3.4 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Der Verkehrsflughafen Sylt und die Verkehrslandeplätze Husum-Schwesing, Flensburg-Schäferhaus, Sankt Peter-Ording und Wyk auf Föhr sind in der Karte nachrichtlich dargestellt. Sie sollen für die Zwecke der allgemeinen Luftfahrt in ihren Funktionen gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Der Flugplatz Jagel bei Schleswig wird ausschließlich militärisch genutzt (auf Kapitel 4.11 wird verwiesen).

Z

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

2 G

Der ehemals militärisch genutzte Sonderlandeplatz Leck soll in seiner Funktion für den Luftsport unter Berücksichtigung der verschiedenen zivilen Nachnutzungen sowie dem FFH-Gebiet „Leckfeld“ erhalten und gesichert werden.

3 G

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

Begründung

B zu 1

Der Luftverkehr beschränkt sich im Planungsraum am Standort Sylt auf den überregionalen Linienflugverkehr und im Übrigen auf den Geschäftsflugverkehr sowie den Luftsport.

Der Verkehrsflughafen auf Sylt dient der überregionalen und nationalen Anbindung der Insel an das deutsche Linienflugverkehrsnetz und wird neben dem Linienflugverkehr für Zwecke der allgemeinen Luftfahrt genutzt. Dem Regionalflughafen kommt gemessen am Fluggastaufkommen eine überregionale Bedeutung zu, dessen touristische Bedeutung weit über den Bereich der Insel selbst hinausgeht. Der Verkehrsflughafen soll in seinen Funktionen gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Verkehrslandeplätze Flensburg-Schäferhaus und Husum-Schwesing sollen in ihren Funktionen als Landeplätze für den Geschäftsflugverkehr und den Luftsport gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Für die Verkehrslandeplätze Sankt Peter-Ording und Wyk auf Föhr, die aufgrund ihrer geographischen Lage nach wie vor Bedeutung für den Geschäftsflugverkehr und den Luftsport haben, wird ebenfalls eine ihren Funktionen entsprechende Bestandssicherung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung angestrebt.

Der Fliegerhorst Jagel soll unter Berücksichtigung seiner Funktion als Bundeswehrstandort für die Luftwaffe gesichert werden.

Das Netz der in Betrieb befindlichen Verkehrslandeplätze wird um weitere Hubschraubersonderlandeplätze und durch die hauptsächlich für den Luftsport genutzten Sonderlandeplätze an den Standorten Pellworm, Bredstedt, Flensburg-Sonwik und Schleswig-Kropp sowie das Segelfluggelände in der Gemeinde Aventoft ergänzt.

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

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

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

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

In der Tabelle 2 sind darüber hinaus noch weitere Sonderlandeplätze aufgeführt:

Tabelle 2: Flug- und Landeplätze mit und ohne Bauschutz- und Lärmschutzbereichen sowie Sonderlandeplätze und Hubschrauberlandeplätze im Planungsraum I (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, 2024).

Bezeichnung	Kategorie	Nutzung	Bauschutz-bereich	Lärmschutz bereich
Sylt	Verkehrs-flughafen	Linien- und Geschäfts-flugverkehr, Luftsport	Festsetzung gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)	Festsetzung gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 2 in Verbindung mit § 4 Absatz 4 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
Husum-Schwesing	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport		
Flensburg-Schäferhaus	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport	Festsetzung gemäß § 17 LuftVG	
Sankt Peter-Ording	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr, Luftsport, Wartungsflüge und	Festsetzung gemäß § 17 LuftVG	

Bezeichnung	Kategorie	Nutzung	Bauschutz-bereich	Lärmschutz bereich
		Rettungswesen		
Wyk auf Föhr	Verkehrs-landeplatz	Geschäfts-flugverkehr und Luftsport	Festsetzung gemäß § 17 LuftVG	
Jagel bei Schleswig	Militärflug-platz	Militärische Nutzung	Festsetzung gemäß § 17 LuftVG	Festsetzung gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 in Verbindung mit § 4 Absatz 4 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
Leck	Sonderlandeplatz	Luftsport		
Flensburg-Sonwik	Sonderlandeplatz	Wasserflug-zeuge		
Pellworm	Sonderlandeplatz	Inselversor-gung		
Bredstedt	Sonderlandeplatz	Luftsport		
Schleswig-Kropp	Sonderlandeplatz	Luftsport		
Aventoft	Segelflug-gelände	Luftsport		

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

Soweit eine Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erfolgt ist, sind die Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmschutzverordnung mit ihren Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1 und 2, Nacht-Schutzzone) ebenfalls nachrichtlich in der Karte dargestellt. Im Planungsraum

wurden für den Verkehrsflughafen Sylt und den Militärflugplatz Jagel bei Schleswig entsprechende Lärmschutzbereiche festgesetzt. Die darin zulässigen Nutzungen sind im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt und im Interesse der Belange zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bei Planungen und Maßnahmen zu beachten.

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

B zu 2

Nach Einstellung des militärischen Flugbetriebes steht der Sonderlandeplatz Leck der zivilen Nachnutzung zur Verfügung und wird gegenwärtig hauptsächlich für den Luftsport genutzt.

Die Gemeinde Leck beabsichtigt, gewerbliche sowie wohnbauliche Nutzungen auf der Konversionsfläche zu etablieren. Darüber hinaus sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erzeugung Erneuerbarer Energien (Photovoltaik) geschaffen werden (siehe Kapitel 4.5.2 Absatz 2 LEP 2021). Zwischen dem Sportflugfeld und dem FFH-Gebietsschutz besteht ein Spannungsverhältnis. Dieses könnte langfristig durch eine Verlegung des Sportflugplatzes einschließlich des Rückbaus der Gebäude und Entsiegelung der Gebäudeflächen aufgelöst werden, wie es auch der Managementplan des FFH-Gebietes anstrebt. Vor diesem Hintergrund ergibt sich bei allen Planverfahren ein erhöhter Abstimmungsbedarf, um Konflikte zwischen den Nutzungen zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren.

Bei der Entwicklung vormals militärisch genutzter Flächen sind die Maßgaben des Landesentwicklungsplans zu berücksichtigen (siehe Kapitel 3.9 Absätze 5 und 12 LEP 2021).

B zu 3

Für den gesamten norddeutschen Raum ist der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel im nationalen und internationalen Flugverkehr von zentraler Bedeutung und stellt auch künftig die überregionale Anbindung Schleswig-Holsteins an das internationale Luftverkehrsnetz und die Abdeckung der wesentlichen Luftverkehrsnachfrage sicher.

Im Hinblick auf das künftige Luftverkehrsaufkommen sind die Kapazitäten des Flughafens auf langfristige Sicht ausreichend, um die Verkehrsnachfrage auch aus Schleswig-Holstein engpassfrei bewältigen zu können.

Die einzelnen Teilräume des Planungsraums sind über das Bundesfernstraßennetz und insbesondere die höherrangigen Zentralen Orte über die Bahnlinien Flensburg-Hamburg und Westerland-Hamburg an den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel angebunden. Der Erreichbarkeit des internationalen Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommt im Planungsraum daher auch weiterhin eine besondere Bedeutung zu. Hierfür soll die Erreichbarkeit über die Schiene weiter ausgebaut werden.

4.7 Windenergie an Land

Redaktioneller Hinweis: Die Festlegungen im Planungsraum zum Thema Windenergie an Land (Kapitel 4.7) sind im Rahmen einer eigenständigen Teilaufstellung getroffen worden. Die zugrundeliegende Landesverordnung wurde mit Urteil des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts vom 22. März 2023 (Az. 5 KN 53/21) allgemein verbindlich für unwirksam erklärt. Das Urteil ist seit dem 4. März 2024 rechtskräftig. Auf eine nachrichtliche Darstellung der zeichnerischen Festlegungen wird daher verzichtet.

Der Regionalplan für den Planungsraum I zum Thema Windenergie an Land Kapitel 4.7 wird derzeit neu aufgestellt. Nach Festsetzung wird die Landesverordnung für den Regionalplan Windenergie für den Planungsraum I im Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein veröffentlicht. Die Anlagen der Verordnung werden unter https://www.schleswig-holstein.de/raumordnungsplaene veröffentlicht.

4.8 Leitungsnetze

Auf das Kapitel 4.5.5 des LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

2 G

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

3 G

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

Begründung

B zu 1

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

Neben unterschiedlichen Trassierungsvorgaben für die Netzplanung – unter anderem das Gebot der räumlichen Bündelung linearer Infrastrukturen sowie das NOVA (Netz-Optimierung vor Verstärkung vor Ausbau) -Prinzip – zählen hierzu insbesondere die Berücksichtigung der Belange des vorbeugenden Gesundheitsschutzes der Bevölkerung, die Vereinbarkeit des

Energieleitungsnetzausbaus mit den Zielen des Umwelt- und Naturschutzes und die Berücksichtigung von Mindestabständen bei der Siedlungsentwicklung.

B zu 2

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

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

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

Bestehende und planfestgestellte Leitungstrassen sowie bestehende Umspannwerke sollen zur vorsorglichen Vermeidung von Raumkonflikten und zur Koordinierung konkurrierender Nutzungen bei anderweitigen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Auf die Vorgaben gemäß Kapitel 4.5.5 Absatz 7 LEP 2021 zur Berücksichtigung eines Mindestabstandes von 100 Metern der Siedlungsentwicklung zu Leitungen wird hingewiesen.

B zu 3

Die Errichtung und der Ausbau von Stromnetzen erfolgt auf Basis der Vorgaben des Energierechts, auf der Höchst- (größer 220 beziehungsweise 380 Kilovolt) und Hochspannungsebene (110 Kilovolt) insbesondere auf Basis der Vorgaben des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (EnWG), für das Höchstspannungsnetz zudem auf Grundlage des Energieleitungsausbaugesetzes (EnLAG), des Bundesbedarfsplangesetzes (BBPlG), des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes (NABEG) und der TEN-E-Verordnung (EU) 2022/869 (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur). Der dem BBPlG als Anlage beigefügte und zuletzt am 16. Juli 2024 aktualisierte Bundesbedarfsplan definiert die Vorhaben,

für die eine energiewirtschaftliche Notwendigkeit und ein vordringlicher Bedarf bestehen.

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

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

Verteilnetzbetreiber sind nach § 14d Absatz 1 EnWG dazu verpflichtet, alle zwei Jahre einen Netzausbauplan (NAP) für ihr jeweiliges Elektrizitätsverteilnetz aufzustellen. Der zum Zeitpunkt der Regionalplanaufstellung in Schleswig-Holstein wirksame NAP (Stand: 30. April 2024) enthält unter Berücksichtigung regelmäßiger Aktualisierungen Angaben zu den vom Verteilnetzbetreiber geplanten und vorgesehenen baulichen Maßnahmen der Energieleitungsinfrastruktur. Der NAP sieht im Planungsraum eine Vielzahl an Maßnahmen zur bedarfsgerechten Optimierung, Verstärkung und zum Ausbau der überregionalen Verteilnetze vor. Aufgrund der schnellen Aufstellungs- und Umsetzungszeiten der Maßnahmen im NAP wird auf eine konkretisierte Maßnahmennennung verzichtet und stattdessen auf den öffentlich einsehbaren Netzausbauplan auf der Website des Netzbetreibers Schleswig-Holstein Netz unter https://www.sh-netz.com/de/schleswig-holstein-netz/netzausbau-110kv/netzausbauplan.html verwiesen.

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

4.9 Abwasserbehandlung

Auf das Kapitel 5.7 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

Begründung

B zu 1

Eine ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung ist nach den wasserrechtlichen Vorschriften sicherzustellen. Unter der Abwasserbeseitigung ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz sowohl die Abwasserbehandlung im Sinne der Reinigung durch Kläranlagen als auch die Ableitung von Schmutz- und Niederschlagswasser zu verstehen. Im Planungsraum wird die Abwasserbeseitigung vorwiegend von den abwasserbeseitigungspflichtigen Gemeinden, aber auch von Zweckverbänden und beauftragten Unternehmen wahrgenommen.

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

Der Ausbau der zentralen Ortsentwässerungen ist in Schleswig-Holstein abgeschlossen. Der Anschlussgrad an Sammelkanalisationen und zentrale kommunale Kläranlagen liegt in Schleswig-Holstein bei rund 95 Prozent. Dieser Wert variiert jedoch bei Betrachtung nach Kreisen und kreisfreien Städten. Im Planungsraum erfolgt die Abwasserbehandlung zu rund 90 Prozent in zentralen

Kläranlagen. Ein geringer Teil wird weiterhin in dezentralen Kleinkläranlagen gereinigt. Hierbei handelt es sich in der Regel um Abwässer von Ein- und Zweifamilienhäusern im Außenbereich oder in Streusiedlungen, bei denen ein Anschluss an die öffentliche Schmutzwasserkanalisation technisch oder wegen unverhältnismäßig hoher Kosten nicht möglich ist.

Die Einteilung von Kläranlagen erfolgt nach kapazitätsbeschreibenden Kenngrößen.

Als Großklärwerke werden in Betrieb befindliche Abwasserbehandlungsanlagen bezeichnet, die der Größenklasse 5 nach Anhang 1 der Abwasserverordnung zugeordnet werden und über eine Ausbaugröße von mehr als 100.000 Einwohnerwerten verfügen. Die jeweilige Größenklasse gibt Aufschluss über die Anlagenkapazität und die maximale Anschlussgröße der jeweiligen Anlage (Ausbaugröße in Einwohnerwerten). Die in Betrieb befindlichen Großklärwerke in Husum und Flensburg-Kielseng werden nachrichtlich in der Karte dargestellt. Nachfolgende Tabelle zeigt deren Ausbau- und Anschlussgrößen.

Tabelle 3: Großklärwerke im Planungsraum I (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 20262).

Standort	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Anschlussgröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Husum	110.000	80.577~~94.511~~	5
Flensburg-Kielseng	224.000	114.245~~128.280~~	5

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

Tabelle 4: Zentrale Kläranlagen im Planungsraum I (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 20262).

Standort	Kreis	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Satrup	Schleswig-Flensburg	25.000	4
Böklund	Schleswig-Flensburg	16.800	4
Kappeln	Schleswig-Flensburg	31.000	4

Standort	Kreis	Ausbaugröße (Einwohnerwerte)	Größenklasse
Kropp	Schleswig-Flensburg	12.600	4
Schleswig	Schleswig-Flensburg	75.000	4
Bredstedt	Nordfriesland	16.000	4
Leck	Nordfriesland	12.500	4
Niebüll	Nordfriesland	50.000	4
Wyk (Föhr)	Nordfriesland	33.000	4
Wenningstedt (Sylt)	Nordfriesland	125.000	4
Westerland (Sylt)	Nordfriesland	88.700	4
Sankt Peter Ording	Nordfriesland	33.000	4
Tönning	Nordfriesland	11.500	4

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

4.10 Abfallentsorgung

Auf das Kapitel 5.7 LEP 2021 wird verwiesen.

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

Die regional bedeutsamen Abfallentsorgungsanlagen sind in der Karte nachrichtlich dargestellt.

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

2 G

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

Begründung

B zu 1-2

Anlagen der Abfallwirtschaft dienen der stofflichen und energetischen Verwertung sowie der Beseitigung von Abfällen. Sie werden gewerblich oder als Teil der öffentlichen Einrichtung Abfallwirtschaft im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge betrieben. Neben Deponien gehören zur Daseinsvorsorge insbesondere biologische (Vergärung, Kompostierung), mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlagen sowie Müllverbrennungsanlagen. Deponien der Deponieklassen I und II sowie die genannten Behandlungsanlagen sind nachrichtlich in der Karte mit einem „A“ gekennzeichnet. Umschlaganlagen und Recyclinghöfe ergänzen diese Strukturen. Aber auch weitere Anlagen zur Sortierung und

Aufbereitung beispielsweise von Bau- und Gewerbeabfällen, Verpackungs- und Papierabfällen, Elektro- und Elektronikaltgeräten sowie zur Verwertung von Ersatzbrennstoffen sind für die Entwicklung einer ressourceneffizienten Kreislaufwirtschaft wichtig und besitzen regionale und teils überregionale Bedeutung. Der Bestandssicherung von Abfallentsorgungsanlagen soll daher bei konkurrierenden Planungen und Maßnahmen angemessen Rechnung getragen werden.

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

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

Ein Bedarf an zusätzlichen Deponiekapazitäten kann sich unter Berücksichtigung der regionalen Verteilung des verfügbaren Deponievolumens ergeben. Dieser Bedarf resultiert im Wesentlichen aus mineralischen Bau- und Abbruchabfällen sowie sonstigen industriellen Abfällen.

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

Im Planungsraum wird die regional bedeutsame Bioabfallbehandlungsanlage Ahrenshöft betrieben. Diese ist in der Karte dargestellt.

In allen drei Gebietskörperschaften Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg ist die Entsorgung der Restabfälle durch Verträge mit Dritten zur Nutzung von Anlagen außerhalb des Planungsraums

in Schleswig-Holstein gesichert. Rechtzeitig vor Auslaufen der Verträge ist über die künftige Restabfallentsorgung zu befinden. Hierbei soll auch weiterhin ein gemeinsames Abfall- und Anlagenmanagement angestrebt werden, um eine langfristige und möglicherweise kreisübergreifend erforderliche Abfallentsorgungssicherheit zu gewährleisten. Die Behandlung der im Planungsraum anfallenden Bioabfälle erfolgt in der Bioabfallbehandlungsanlage Ahrenshöft und zum Teil in der Bioabfallbehandlungsanlage bei Borgstedt (Planungsraum II).

Ergänzend werden im Planungsraum mehrere Deponien zur Beseitigung von Abfällen der Deponieklassen (DK) 0 bis II betrieben. Die in Betrieb befindlichen Deponien Harrislee und Böxlund (beide im Kreis Schleswig-Flensburg) dienen der Beseitigung von nicht verwertbaren Abfällen der Deponieklassen I beziehungsweise II. In Harrisleehof wird eine Bodendeponie (DK 0) für schwach belastete Böden betrieben. Die jeweiligen Deponieklassen richten sich nach dem Schadstoffgehalt der verschiedenen Abfallarten. Neben der Bioabfallbehandlungsanlage Ahrenshöft sind die nach der Deponieverordnung den Deponieklassen I und II zugeordneten Deponiestandorte Harrislee und Böxlund nachrichtlich in der Karte dargestellt.

Für den Standort Harrislee ist eine Erweiterung der bestehenden DK-I-Deponie beantragt.

Die bereits begonnenen Rekultivierungs- und Nachsorgephasen für die Deponiestandorte Ahrenshöft und Munkmarsch (beide im Kreis Nordfriesland) sollen über den Planungszeitraum hinaus fortgeführt werden. In diesem Zusammenhang sind mögliche Nutzungseinschränkungen zu berücksichtigen.

4.11 Verteidigung und Konversion

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

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

1 G

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

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

2 G

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

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

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

Begründung

B zu 1

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

Außerhalb der kreisfreien Stadt Flensburg befinden sich größere Bundeswehreinrichtungen in den folgenden Gemeinden des Planungsraums:

- im Kreis Nordfriesland:
  - Langenhorn,
  - Husum,
  - Schwesing,
  - Wester-Ohrstedt,
  - Seeth (Kreisübergreifend);
- im Kreis Schleswig-Flensburg:
  - Neuberend(Langsee),
  - Jagel,
  - Seeth (Kreisübergreifend).

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

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

B zu 2

Gemäß § 5 Absatz 2 LaplaG soll den räumlichen Erfordernissen der Konversion nicht mehr benötigter, ehemaliger militärischer Liegenschaften Rechnung getragen werden. Bei der Entwicklung vormals militärisch genutzter Flächen sind die übergeordneten Vorgaben des Landesentwicklungsplans zu berücksichtigen (siehe Kapitel 3.9 Absatz 12 LEP 2021).

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

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

Die im Planungsraum befindlichen Konversionsstandorte sind nachfolgend tabellarisch dargestellt.

Tabelle 5: Konversionsstandorte im Planungsraum I (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2024).

Kreis	Standort	Bezeichnung/Objekt	Fläche in Hektar	~~Voraussichtlich verfügbar ab~~
Nordfriesland	Leck	Patriotstellung (Flugplatz)	322,6	~~Sofort, Teile noch bis mindestens 2026 in militärischer Nutzung~~
Nordfriesland	Seeth	Stapelholmer Kaserne	42	~~Sofort, Teile vorläufig in~~

				~~Landesnutzung~~

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

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

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

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

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

5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden

Grundsätze der Raumordnung

5.1 Nahbereich Flensburg

Das Oberzentrum Flensburg ist ein herausragendes Dienstleistungs- und Versorgungszentrum im Planungsraum. Durch die Nähe zur dänischen Grenze besteht zudem eine enge Verbindung zum skandinavischen Raum. Dies lässt dem Oberzentrum zusätzlich eine wichtige Funktion als Einkaufs- und Kulturzentrum zukommen, dessen Einzugsgebiet bis weit nach Jütland reicht.

Gleichzeitig profitiert die Stadt Flensburg beim Tourismus von der Nähe zu Dänemark. Bewährte Kooperationen bestehen insbesondere mit den Kommunen Sønderborg und Aabenraa im Rahmen des Städtenetzwerks Grenzdreieck-Grænsetrekanten und durch die Partnerschaft in der Region Sønderjylland-Schleswig. Im Rahmen dessen soll die grenznahe deutsch-dänische interkommunale Zusammenarbeit gestärkt und ausgebaut werden.

Dabei befindet sich die Stadt Flensburg als wachsendes Oberzentrum mit anhaltender Zuwanderung in einem insgesamt strukturschwachen aber differenziert zu betrachtenden ländlichen Raum. ~~Trotz absehbar rückläufiger Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Schleswig-Flensburg zeigt sich i~~In den Gemeinden des sogenannten ersten Siedlungsrings zeigt sich deutlich der Einfluss des Oberzentrums in Form von Suburbanisierungsprozessen. Dadurch kann von einer entsprechenden Magnetwirkung und anhaltenden Bedeutungszunahme der Region Flensburg gesprochen werden.

Dieser Bedeutungszuwachs spiegelt sich sowohl in den ~~Wanderungszahlen~~Wanderungsgewinnen der letzten Jahre wider, als auch in der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung, wonach ~~die Stadt Flensburg zukünftig prozentual als stärkster Wachstumsraum in Schleswig-Holstein gilt~~Flensburg und der Kreis Schleswig-Flensburg noch weiter wachsen werden. Entsprechend hoch sind

weiterhin die Anforderungen an den Wohnungsbau sowie die damit verbundene Bereitstellung grundlegender Infrastruktur der Nahversorgung und des Gemeinbedarfs.

Flensburg soll als Standort überregionaler Einrichtungen (zum Beispiel im Bereich Bildung, Soziales, Kultur) in seinem differenzierten Wirtschaftsgefüge sowie als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum im ländlichen Raum gesichert und weiter ausgebaut werden. Die bestehende und bewährte gemeinsame Wirtschaftsförderung der Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg sollte gesichert und weiterentwickelt werden. Dabei sollen sowohl die Stärkung der Innovationsfähigkeit der regionalen Wirtschaft als auch die nachhaltige Entwicklung der Wirtschaftsregion von zentraler Bedeutung sein. Die Verflechtungen mit dem gesamten Ostseeraum sollten als Chancen genutzt und perspektivisch weiter ausgebaut werden.

Von besonderer Bedeutung für die künftige Entwicklung der Stadt sind

- ~~die Gestaltung der notwendigen Transformationsaufgaben angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung (etwa im Bereich der Energieversorgung) auch gemeinsam mit dem Umland~~die Gestaltung der notwendigen Transformationsaufgaben (teilweise auch gemeinsam mit dem Umland) angesichts der Herausforderungen des Klima- und Küsten~~s~~schutzes und der Klimafolgenanpassung (etwa im Bereich der Sanierung der Kaikante oder auch der Energieversorgung),
- der Erhalt und die Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum unter der Prämisse einer nachhaltigen Flächenwirtschaft,
- der Erhalt und die Entwicklung der oberzentralen Einrichtungen sowie der sozialen und Bildungsinfrastruktur sowie der Kulturangebote,
- Sicherung und Entwicklung des Wirtschafts- und Industriegefüges,
- die Schaffung von weiteren qualifizierten und profilierten Gewerbeflächen für den überregionalen, regionalen und örtlichen Bedarf vor dem Hintergrund des begrenzten Flächenangebots im Stadtgebiet auch in Kooperation mit dem Umland,
- eine nachhaltige Arbeits- und Fachkräftesicherung vor dem Hintergrund des fortschreitenden demografischen Wandels,
- die Sicherung und Stärkung der Universitäts- und Hochschullandschaft sowie ihrer Vernetzung mit Stadt und Region als wichtiger Standortfaktor,

- die Sicherung und nachhaltige Fortentwicklung der regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastrukturen,
- die Organisation der Verkehrswende durch Stärkung und Ausbau des Umweltverbundes gemeinsam mit dem Umland,
- die Förderung der von Transformationsprozessen besonders betroffenen Stadtteile und Branchen (zum Beispiel der Hafenwirtschaft),
- die Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren als wohnortnahe Versorgungsstandorte zur Sicherung der gesamtstädtischen Versorgung (unter anderem durch Förderung des stationären Handels, kultureller Angebote und der Aufenthaltsqualität),
- die Stärkung der touristischen Funktionen und des Städtetourismus
- Sicherung der regionalen Gesundheitsversorgung durch Bau des neuen Zentralkrankenhauses,
- grundlegende Neugestaltung des Schienenverkehrs in Flensburg durch einen Innenstadtbahnhof am ZOB und die Errichtung weiterer Haltepunkte im Stadtgebiet.

Die Innenstadt von Flensburg mit Hafengebiet, ehemaligem historischem Kaufmannshafen und maritimem Flair soll als Handels- und Dienstleistungszentrum sowie als Hauptgeschäftsbereich (mit Kernbereich westliche und nördliche Altstadt) in ihrer Vielfalt erhalten und insbesondere in ihrer Wohnfunktion gestärkt sowie als Mittelpunkt des Städtetourismus ausgestaltet werden. Neben dem Erhalt und der Sicherung der historischen Siedlungsgebiete der Altstadt finden im Trogtal zwischen den Fördehängen weitere bedeutende Siedlungsumwandlungen und -ergänzungen durch Konversion statt. Hierdurch sollen gemischte, urbane Bereiche und weitere wirtschaftliche Entwicklungspotenziale sowie neue Standorte oberzentraler Angebote entwickelt werden.

Für die Entwicklung und Siedlungstätigkeit in der Stadt sind in den letzten Jahren zahlreiche wichtige übergreifende Konzepte (~~Flensburg-Strategie,~~ Stadtentwicklungsstrategie Flensburg 2030+ mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit, ISEK, Leitlinien für eine Nachhaltige Siedlungsentwicklung) sowie sektorale Konzepte (beispielsweise in den Bereichen Wohnen, Ferienwohnnutzung, Mobilität, Klimaschutz, Klimaanpassung, Einzelhandel, Sportentwicklung, Bildung und Integration) erarbeitet worden. ~~So wurde auch eine neue Stadtentwicklungsstrategie~~

~~Flensburg 2030+ mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit für die Stadt erarbeitet~~ Ein Hochwasserschutzkonzept befindet sich derzeit in der Erstellung.

Für weitere Entwicklungsperspektiven sowie eine Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen werden sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Landschaftsplan neu aufgestellt. Der seit 1998 wirksame und zuletzt 2021 geänderte Flächennutzungsplan bietet nur noch sehr begrenzte Flächenpotenziale für neu zu errichtende Wohnquartiere. Dies liegt vor allem auch an der starken Wohnungsbautätigkeit, die in den vergangenen zehn Jahren in der Stadt Flensburg aufgrund des Bevölkerungswachstums zu verzeichnen war und die sich bereits jetzt zunehmend im Bestand, durch Konversion oder durch Nachverdichtung abspielt. Die weitere Siedlungsentwicklung im Wohnungsbau wird sich daher auch vorrangig durch die Innenentwicklung vollziehen müssen. Mittel- bis langfristig strebt die Stadt Flensburg durch Aufbau eines Flächenmanagements das Ziel einer Flächenkreislaufwirtschaft an.

Die Konversionsflächen auf ehemaligen Bundeswehr-Liegenschaften (unter anderem Briesen-Kaserne, Grenzland-Kaserne und Marine-Stützpunkt) wurden inzwischen weitestgehend bebaut. Weitere größere Konversionsflächen im Stadtgebiet befinden sich auf ehemaligen Hafen-, Gewerbe-, Sport- oder Krankenhausflächen (nach Bau des neuen Zentralkrankenhauses), welche für die Entwicklung neuer urbaner (Wohn-) Quartiere zur Verfügung stehen~~. (unter anderem Bahnhofstal, die Hafen-Ostseite nach Verlagerung des Wirtschaftshafens auf die Westseite der Förde sowie die Areale vom Diakonissenkrankenhaus sowie Sankt Franziskus Hospital nach Bau des neuen Zentralkrankenhauses am Standort Peelwatt)~~. Eine Analyse zur Innenentwicklung von 2021 zeigt darüber hinaus weitere Wohnbaupotenziale auf, ebenso die durch den freien Wohnungsmarkt „en passant“ realisierten Projekte der Nachverdichtung.

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus verfügt gemäß § 17 LuftVG über einen beschränkten Bauschutzbereich. Auf die entsprechenden Regelungen wird hingewiesen.

Im gesamten Stadt- und Umlandbereich Flensburg ~~ist~~werden weiterhin ~~von einem stärkeren Wohnungsneubaubedarf auszugehen~~viele neue Wohnungen gebraucht. Vor dem Hintergrund der Flächenknappheit im Oberzentrum kommt der interkommunalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung nach wie vor eine

gesteigerte Bedeutung zu, auch wenn die Zahlen des städtischen Wohnbaumonitorings darauf hindeuten, dass der prognostizierte Wohnungsneubaubedarf im Stadtgebiet realisiert werden kann. Die bestehende Stadt-Umland-Kooperation sollte daher wieder intensiviert und verstärkt werden. Dabei ist insbesondere dem derzeitigen Bedarf an kleineren, günstigen und barrierearmen sowie auch familiengerechten Mietwohnungen angemessen Rechnung zu tragen.

Ziel sollte es sein, aufbauend auf den noch geltenden Grundsatzvereinbarungen in der Region verbindliche Vereinbarungen für eine abgestimmte Wohnungsbauentwicklung im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Bauens zu schaffen. Perspektivisch soll eine gemeinsame Stadt-Umland-Planung im Blick behalten werden. Dem Oberzentrum Flensburg kommt in diesem Prozess eine besondere Verantwortung zu (siehe auch Kapitel 3.2).

In der weiteren Region Flensburg über den Stadt- und Umlandbereich hinaus besteht weiterhin ein hoher Bedarf an geeigneten, bedarfsgerechten Gewerbeflächen. Dieser Bedarf kann nicht allein durch das Oberzentrum Flensburg gedeckt werden. Zur Entwicklung des Gewerbesektors bestehen im Stadtgebiet Flensburg gemäß Flächennutzungsplan nur noch begrenzt Ergänzungsmöglichkeiten vorhandener Gewerbegebiete. Auch in den direkt angrenzenden Gemeinden stehen Gewerbeflächen nur in begrenztem Maße zur Verfügung. Demzufolge bedarf es der Weiterentwicklung und Intensivierung nicht nur der Stadt-Umland-Kooperation bei der Gewerbeflächenentwicklung, sondern einer regionalen konzeptionellen Betrachtung. Das Gewerbeflächenkonzept für die Bundesautobahn 7 Nord hat zwar solide fachliche Grundlagen für die gewerbliche Entwicklung geliefert. Für die perspektivische Ausrichtung sollte der räumliche Fokus jedoch auf eine größer zugeschnittene Region gelegt werden. Die regionalen Akteure sollten daher auf eine regional abgestimmte Gewerbeflächenentwicklung hinwirken. Hierfür bietet sich insbesondere die gemeinsame Wirtschaftsförderung des Kreises Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg an.

Parallel dazu sollten die bestehenden Kooperationen im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung zwischen Flensburg und Handewitt beziehungsweise Flensburg, Wees und Glücksburg (Ostsee) intensiviert und darüber hinaus neue Kooperationsmöglichkeiten geprüft werden.

Der Grenzort und Stadtrandkern II. Ordnung Harrislee erfüllt wichtige ergänzende Funktionen als Wohnort und als Standort von Industrie und Gewerbe sowie im Bereich der Naherholung. Die auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung umgesetzten Wohnbauentwicklungen im nördlichen Teil der Ortslage werden in absehbarer Zeit ausgeschöpft sein. Vor diesem Hintergrund kommt der Innenentwicklung in Harrislee eine besondere Bedeutung zu. Gemäß Kapitel 3.1.5 Landesentwicklungsplan 2021 sollen Siedlungsentwicklungen möglichst in Abstimmung mit dem Zentralen Ort erfolgen. In der Gemeinde Harrislee sollten weitere Flächenpotenziale für die gewerbliche Entwicklung im Bereich des Ochsenweges im Anschluss an die bestehenden Gewerbeflächen in Abstimmung mit der Stadt Flensburg geprüft werden.

Der Stadtrandkern II. Ordnung Glücksburg (Ostsee) befindet sich im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung und soll dementsprechend neben seiner attraktiven Wohnfunktion insbesondere als Tourismusschwerpunkt, Gesundheitszentrum und Naherholungsort erhalten und nachhaltig weiterentwickelt werden. Dabei sollen Maßnahmen zur Struktur- und Qualitätsverbesserung Vorrang vor einer reinen Kapazitätserweiterung haben. Zur großräumigen Freiraumsicherung sind im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung regionale Grünzüge festgelegt (siehe Kapitel 2.2 und 2.7). Die städtebauliche Entwicklung ist durch die küstenschutzfachlichen, landschaftlichen und naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen stark eingeschränkt. Der Innenentwicklung kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Die Siedlungsentwicklung soll sich auf das baulich zusammenhängende Siedlungsgebiet des Stadtrandkerns konzentrieren. Eine bauliche Entwicklung in den nicht-zentralörtlichen Ortsteilen soll nur ortsangemessen erfolgen. Bei der Wohnbauentwicklung sollte auf eine tatsächliche Bedarfsdeckung geachtet werden. Durch geeignete rechtliche Instrumente soll außerdem Dauerwohnen gesichert und die Entstehung von weiteren Zweitwohnungen verhindert werden. Auf Kapitel 2.7 Begründung zu 1-2 wird verwiesen. Gemäß Kapitel 3.1.5 Landesentwicklungsplan 2021 soll die Siedlungsentwicklung des Stadtrandkerns möglichst in Abstimmung mit dem Oberzentrum Flensburg erfolgen.

Die Gemeinde Wees hat durch die Bebauung an der Landesstraße 268 ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Glücksburg und nimmt somit an der Schwerpunktfunktion des Stadtrandkerns II. Ordnung teil. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen.

Der Gemeinde Handewitt (Ortsteil Handewitt) ist aufgrund ihrer Größe, Lage und Ausstattung sowohl eine besondere Wohn- als auch eine Gewerbefunktion zugewiesen. Damit ist eine stärkere wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung möglich. Dabei darf die Entwicklung nicht zu Lasten des Siedlungsschwerpunktes Flensburg gehen. Die Entwicklungen sind mit diesem abzustimmen und möglichst durch interkommunale Vereinbarungen zu sichern (siehe Kapitel 3.2). Die gewerbliche Entwicklung soll weiter im Rahmen des bestehenden Zweckverbandes Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft Flensburg-Handewitt erfolgen. Erste Ansätze zur gemeinsamen Entwicklung auch von Wohnbauflächen im Rahmen des Zweckverbandes sollten im Gesamtkontext der Stadt-Umland-Kooperation weiterverfolgt und intensiviert werden.

Der Gewerbestandort in Handewitt dient der örtlichen, regionalen und überregionalen Bedarfsdeckung aufgrund der Anbindung an die Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 7. Die Bedeutung des Gewerbeschwerpunktes in der Region soll auch zukünftig gesichert werden.

Für die weitere Entwicklung des Gewerbeareals an der Bundesautobahn 7 / Bundesstraße 199 direkt an der Autobahnanschlussstelle in Handewitt hat die verkehrliche Situation eine entscheidende Bedeutung. Die Verlegung der Bundesstraße 199 sowie deren zwei- bis vierstreifiger Neubau als Ortsumgehung für Handewitt soll daher prioritär erfolgen (siehe auch Kapitel 4.1, Ziel 2).

Mögliche weitere Gewerbeflächenpotenziale sollen im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet an der Bundesautobahn 7 und Bundesstraße 199 geprüft werden.

Der Ortsteil Weding in der Gemeinde Handewitt bildet mit der Stadt Flensburg ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet und nimmt somit an der Schwerpunktfunktion des Oberzentrums teil. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen.

Der Gemeinde Wees ist eine besondere Gewerbefunktion zugewiesen. Damit ist eine stärkere gewerbliche Entwicklung möglich. Dabei darf die Entwicklung nicht zu Lasten von Flensburg und Glücksburg gehen. Die Entwicklungen sind mit diesen abzustimmen und möglichst durch interkommunale Vereinbarungen zu sichern (siehe Kapitel 3.2). Im vorliegenden Fall ist eine gemeinsame Entwicklung mit Flensburg und Glücksburg auf zusammenhängenden Flächen der Stadt Flensburg und der Gemeinde Wees westlich der Kreisstraße 92, im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet vorgesehen. Diese soll über eine interkommunale Vereinbarung

gesichert werden. Die gemeinsame interkommunale Entwicklung ist Voraussetzung für eine stärkere gewerbliche Entwicklung der Gemeinde Wees.

Im Nahbereich verfügt die Gemeinde Husby über eine gute Ausstattung und durch den Bahnhaltepunkt über eine günstige Verkehrsanbindung. Im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation kann geprüft werden, ob sich die Gemeinde Husby für eine verstärkte Siedlungsentwicklung eignet. Auf die Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 wird verwiesen.

Zur Gliederung der Siedlungsstruktur im enger verdichteten Raum um Flensburg sind regional bedeutsame Grünzäsuren festgelegt. Die Grünzäsur zwischen der Gemeinde Wees und der Stadt Flensburg soll weiterhin ein Zusammenwachsen der Siedlungskörper verhindern und wichtige städtische Freiräume sichern. In der Gemeinde Handewitt sichert eine Grünzäsur den bedeutsamen Freiraum zwischen Bundesstraße 200 und dem Ortsteil Jarplund.

Die außerhalb des Stadt- und Umlandbereichs an der Bundesstraße 199 liegende Gemeinde Langballig ist aufgrund ihrer Ausstattung als Gemeinde mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion eingestuft. Die Gemeinde ist damit ergänzender Schwerpunkt für den Wohnungsbau und Gewerbe. Ihr kommt damit eine gewisse Versorgungsfunktion für den ländlich strukturierten Raum östlich des Stadt- und Umlandbereiches zu (siehe Kapitel 3.2).

Im Süden des Nahbereiches auf dem Gebiet der Gemeinde Handewitt befindet sich ein großflächiges Vorbehaltsgebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (siehe Kapitel 2.6). Den Belangen der Rohstoffsicherung ist hier entsprechend Rechnung zu tragen. Die betroffene Gemeinde Handewitt kann im Rahmen ihrer Planungshoheit das Instrument der Konzentrationsflächenplanung prüfen. Die Gemeinde Handewitt hat zusammen mit der Gemeinde Wanderup ein Kiesnachnutzungskonzept aufgestellt. Hier soll nach erfolgtem Abbau Erholungsinfrastruktur entwickelt werden. Daher sind Teile des Vorbehaltsgebietes auch als Kernbereich für die Erholung ausgewiesen.

Im Rahmen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur liegt die Zielsetzung insbesondere in einer Anbindung des Umlandes durch einen hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz. Dies schließt neue Haltepunkte auf allen Schienenrelationen im Sinne einer Regio-S-Bahn zur besseren Anbindung der Region mit ein. Auf Kapitel 4.2 wird

verwiesen. Dabei sollte die Erweiterung der Bahnstrecken ~~sowie die Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes~~beziehungsweise die Schaffung neuer Haltepunkte im Zusammenhang mit ~~einer möglichen Bahnhofsverlegung für einen~~einem möglichen neuen Fernbahnhof im Stadtgebiet betrachtet werden.

Insbesondere die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr soll zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs weiter ausgebaut werden. Das in der Stadt Flensburg bestehende Konzept eines Veloroutennetzes für den Alltagsradverkehr soll fortgeführt und umgesetzt werden (siehe auch Kapitel 4.4). Dabei soll eine interkommunale Zusammenarbeit im engeren Verflechtungsbereich der Stadt Flensburg angestrebt werden. Auch die Kombination und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, etwa durch die zusätzliche Ausweisung von Park and Ride-Parkplätzen am Stadtrand und Radabstellmöglichkeiten insbesondere am Bahnhof sowie ein flächendeckendes Netz von Mobilitätsstationen, sollte im Sinne der Multimodalität ausgebaut werden.

Im Rahmen des Neubaus des Zentralkrankenhauses in Flensburg soll eine gute Anbindung durch den ÖPNV, insbesondere auch für das Umland sichergestellt werden.

Der Küstenraum der Flensburger Förde mit den bewaldeten Fördehängen, das Stiftungsland Schäferhaus Nord und Süd sowie das Waldgebiet bei Handewitt (Handewitter Forst, Trommelberg) sind landschaftlich wertvolle Gebiete im Nahbereich, die überwiegend als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft oder Vorranggebiete für den Naturschutz ausgewiesen sind. Diese sind aufgrund der Infrastruktur für Tourismus und Erholung sowie der landschaftlichen Qualitäten als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung oder Kernbereich für Erholung eingestuft. Hier ist insbesondere die Bedeutung für die ortsnahe Naherholung zu berücksichtigen. Die Weiterentwicklung der Infrastruktur soll naturverträglich erfolgen. Gleiches gilt für die ebenfalls für Naherholung relevanten Waldflächen um Blixmoor und Twedter Feld/Süderholz und die Offenlandschaft Hornholzer Höhen. Diese sind überwiegend als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft beziehungsweise als Vorranggebiet für den Naturschutz ausgewiesen. Die landschaftlich ebenfalls wertvollen Gebiete am Oberlauf der Treene und im Bereich der Fröruper Berge sind in geringem Umfang ebenfalls Teil des Nahbereichs. Diese stellen einen bedeutenden Naherholungsbereich dar und sollen unter besonderer

Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes als Naherholungsbereiche weiterentwickelt werden (siehe auch Nahbereiche Tarp und Mittelangeln Kapitel 5.2).

Im Kernbereich für Erholung entlang der Langballigau sowie im weiteren Küstenraum um Westerholz kann eine behutsame Weiterentwicklung der touristischen und erholungsbezogenen Infrastruktur für eine landschaftsgebundene Erholung erfolgen. Belange des Küstenschutzes und des Naturschutzes sind entsprechend zu beachten. Die saisonal bestehende Konfliktsituation zwischen Erholungsnutzung und Naturschutzbelangen sowie den Einschränkungen aufgrund archäologisch bedeutsamer Flächen, auch bis in den Nachbarraum von Westerholz hinein, bedarf einer sorgfältigen Planung.

Der Hafen der Gemeinde Langballig und sein Umfeld sind als Kernbereich für Erholung ausgewiesen (siehe Kapitel 2.7). Durch die räumliche Überlappung mit einem Vorranggebiet für Naturschutz ist dort eine umweltverträgliche Nutzung anzustreben.

Der ausgewiesene Kernbereich für Erholung nördlich der Ortslage Harrislee bietet sich wegen der landschaftlichen Qualitäten für eine Weiterentwicklung als Naherholungsraum an. Die bereits bestehenden Verflechtungen und Anbindungen in den dänischen Naturraum nördlich der Grenze an der Flensburger Förde mit dem Tunneltal Krusau sowie dem Kollunder Wald sollen gesichert und weiterentwickelt werden.Im Nahbereich soll in der Stadt Flensburg sowie in deren Umland der Zugang zu qualitätsvollen Naherholungsgebieten gewährleistet und ausgebaut werden. Grün- und Freiflächen sollen mittels öffentlicher Verkehrsmittel gut erreichbar sein. Eine interkommunal abgestimmte Qualifizierung der Landschaftsräume sowie eine Freiraumplanung (hinsichtlich Ökosysteme, Erholungsfunktion, Klimawandelanpassung und Wasserqualität) sollte angestrebt werden.

Hierbei ist die Erhaltung der wertvollen Fördelandschaft als Grundlage für den weiteren Ausbau von Tourismus und Erholung zu beachten.

Für eine gemeinsame, regional abgestimmte, nachhaltige Tourismusentwicklung sind die Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH (TAFF) sowie die Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. wichtige Akteure. Ihre Aktivitäten sollen fortgeführt werden, um die Potenziale für Tourismus und Erholung in der Region verstärkt zu nutzen.

5.2 Nahbereiche Kreis Schleswig-Flensburg

Nahbereich Schleswig

Schleswig ist Kreisstadt des Kreises Schleswig-Flensburg. Als Mittelzentrum weist die Stadt zentrale Einrichtungen und Angebote zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs auf, deren Einzugsbereiche weit über den Nahbereich hinausgehen. So ist die Stadt Behörden- und Krankenhausstandort, verfügt über alle allgemeinbildenden Schulen und ein Regionales Berufsbildungszentrum, besitzt ein Theater und weist außerdem mit den Landesmuseen in Schloss Gottorf eine herausragende Museumslandschaft auf. Von landesweiter Bedeutung ist Schleswig zudem als Sitz der obersten Gerichte in Schleswig-Holstein.

Die weitere Siedlungsentwicklung des Mittelzentrums ist durch die Schlei, die Stadtgrenze sowie naturschutzfachlich und landschaftlich hochwertige Bereiche im Westen sowie die Bundesstraße 201 im Norden stark eingeschränkt. Neue größere zusammenhängende Flächen sowohl für die wohnbauliche als auch die gewerbliche Entwicklung sind kaum noch vorhanden.

Der Revitalisierung und Aktivierung von Konversionsflächen und innerstädtischen Bereichen kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Hierbei ist insbesondere der neue Stadtteil „Auf der Freiheit“ von Relevanz. Teile der Bebauung (uferbegleitende Wohnbebauung, dänische Schule) sind bereits umgesetzt. Es soll ein gemischt genutztes Quartier für Wohnen, Gewerbe, Tourismus und Kultur entstehen. Im Rahmen der Wohnbebauung soll darauf geachtet werden, unterschiedliche Bedarfsformen im Hinblick auf Wohnungsgrößen und Bezahlbarkeit zu bedienen. Eine reine hochpreisige Wohnbebauung sowie eine übermäßige Zweitwohnungsnutzung sollten vermieden werden. Für die innerörtliche Siedlungsentwicklung stehen außerdem weitere Konversionsflächen und Umnutzungsmöglichkeiten im Innenbereich zur Verfügung. Hier ist insbesondere die Fläche im Bereich Hesterberg zu nennen, wo weitere Wohnbebauung entstehen soll. Im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes der Stadt Schleswig soll eine bedarfsorientierte Aktivierung von Flächen für einen auf vielfältige Nachfragen ausgerichteten Wohnungsbau durch Innen- und Bestandsentwicklung bei zeitgleicher Sicherung des bezahlbaren Wohnungsmarktsegmentes erfolgen. Dabei sollte den

unterschiedlichen Bedarfs- und Wohnformen, insbesondere für ältere und einkommensschwächere Zielgruppen, Rechnung getragen werden.

Gesamtstädtisch sollen städtebauliche Maßnahmen zur Altstadtsanierung und zum Erhalt der historischen Bausubstanz sowie der Stadtstruktur umgesetzt werden. Insbesondere der südlich gelegene Stadtteil Friedrichsberg sollte gestärkt und besser an die Gesamtstadt angebunden werden.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit der Stadt Schleswig ~~sollte~~ist im Rahmen der neu initiierten Stadt-Umland-Kooperation der Stadt Schleswig mit den Umlandgemeinden zudem eine enge Zusammenarbeit zur Koordination von Wohnbauplanungen ~~anstrebt werden~~vorgesehen. Grundlage hierfür ist die Kooperationsvereinbarung zur Siedlungsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Schleswig vom 18.11.2025. Ziel sollte es sein, diesen Prozess zu verstetigen und weitere Kooperationsfelder zu prüfen. ~~Auf Basis~~ Zu gegebener Zeit sollte geprüft werden, ob ~~aktueller~~ Bedarfsprognosen und weitere~~r~~ konzeptionelle~~r~~ Grundlagen aktualisiert oder neu erarbeitet werden sollten. ~~insbesondere in den Nachbargemeinden weitere bedarfsgerechte Wohnraumangebote geschaffen werden, welche über eine attraktive ÖPNV- und Radwegeverbindung nach Schleswig verfügen.~~

Die im baulichen Siedlungszusammenhang mit Schleswig liegende Gemeinde Busdorf kann an der zentralörtlichen Funktion des Mittelzentrums Schleswig teilnehmen. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen.

In der Kooperationsvereinbarung zur Siedlungsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Schleswig sind die Umlandgemeinden Fahrdorf, Schaalby und Schuby aufgrund ihrer guten infrastukturellen Ausstattung sowie ihrer günstigen Lage zur Stadt Schleswig als geeignete Orte für eine stärkere wohnbauliche Entwicklung identifiziert worden. Daher wird diesen Gemeinden eine besondere Wohnfunktion zugewiesen. Dabei darf die Entwicklung nicht zu Lasten der Stadt Schleswig gehen. Die Entwicklungen sind mit dieser abzustimmen

Generell ist bei der Schaffung neuer Wohnraumangebote in den Nachbargemeinden auf eine bedarfsgerechte Entwicklung sowie auf eine attraktive ÖPNV- und Radwegeverbindung nach Schleswig zu achten.

Es sollen innerstädtische Einzelhandelsstandorte gefördert werden, um das Mittelzentrum Schleswig als attraktive Einkaufsstadt und regionales

Versorgungszentrum zu stärken. Neuansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben in anderen, dezentralen Stadtteilen sollen allein der Verbesserung der Nahversorgungslage dienen.

Die Gewerbegebiete in der Stadt Schleswig sind weitestgehend ausgeschöpft. In der Kooperationsvereinbarung zur Siedlungsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Schleswig sind die weiteren gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Region aufgezeigt. Für die weitere Gewerbeentwicklung in Schleswig sind im Osten des Stadtgebietes südlich der Bundesstraße 201 und entlang der Sankt Jürgener Straße noch Flächenpotenziale vorhanden, die vorrangig in Anspruch genommen werden sollen. Darüber hinaus ~~soll~~ist nördlich und östlich an das Gewerbegebiet Sankt Jürgen anschließend eine gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit mit den Nachbargemeinden Nübel und Schaalby ~~geprüft werden~~vorgesehen. Im Gewerbegebiet Wikingerland bestehen östlich der Bundesstraße 77 in den Gemeinden Busdorf und Selk noch freie Flächen, die ebenfalls vorrangig in Anspruch genommen werden sollten.Diese gehören noch zum baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet der Stadt Schleswig. Geprüft werden sollte auch eine nördliche Weiterentwicklung dieses bestehenden Gewerbeschwerpunkts. Dabei sind möglicherweise entgegenstehende militärische und archäologische Belange zu berücksichtigen.

In der Kooperationsvereinbarung zur Siedlungsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Schleswig ist die Gemeinde Schuby als geeigneter Standort für eine stärkere gewerbliche Entwicklung identifiziert worden. Daher wird der Gemeinde Schuby eine besondere Gewerbefunktion zugewiesen. ~~Im Zuge der Stadt-Umland-Kooperation Schleswig sollte geprüft werden, ob d~~Der Gewerbestandort in der Ortslage Schuby nördlich der Bundesstraße 201 kann damit auch regionale Bedarfe mit abdecken ~~kann~~. Die noch bestehenden freien Flächen innerhalb des Gebietes sollten vorrangig in Anspruch genommen werden. Dabei darf die Entwicklung nicht zu Lasten der Stadt Schleswig gehen. Die Entwicklungen sind mit dieser abzustimmen ~~Darüber hinaus sollten Standorte für weitere interkommunale Gewerbegebiete mit den Umlandgemeinden geprüft werden.~~

Im Rahmen des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet (IKG) Schleswig-Schuby (Stadt Schleswig mit weiteren 22 Gemeinden) sind Gewerbeflächen in der Gemeinde Schuby südlich der Bundesstraße 201, zwischen Bundesautobahn 7 und

Bundesstraße 7~~7~~6 im Regionalplan als überregionaler Standort für ein Gewerbegebiet an einer Landesentwicklungsachse ausgewiesen. An diesem Standort sind vorrangig die sich aus der Zielsetzung des Landesentwicklungsplan (siehe Kapitel 3.7 Absatz 4 LEP 2021) ergebenden Gewerbebedarfe zu decken (siehe Kapitel 3.5 LEP 2021). Die bewährte interkommunale Zusammenarbeit im Zweckverband soll fortgeführt werden. Bei Erweiterungsbedarf soll vorrangig eine Überplanung der Flächen südlich der Bundesstraße 201 Richtung Autobahn geprüft werden. Sofern sich der mittel- und langfristige Flächenbedarf dort nicht decken lässt, wären Erweitungsoptionen nördlich der Bundesstraße 201 zu prüfen.

Aufgrund des in der Gemeinde Schuby vorhandenen leistungsfähigen Umspannwerkes der Höchstspannungsebene kann die Ansiedlung energieintensiver Betriebe sowie energiewendeaffiner Betriebe geprüft werden. Diese Entwicklung sollte im Kontext der Stadt- und Umlandkooperation erfolgen. Bei der Flächenentwicklung ist auf eine städtebauliche Anbindung zu achten.

~~Die meisten Gemeinden im Nahbereich Schleswig zählen auch zum Stadt- und Umlandbereich. Angesichts der Flächenengpässe in Schleswig sowie der bestehenden Verflechtungen soll die neu initiierte Stadt-Umland-Kooperation weiter intensiviert und verstetigt werden. Die in Erarbeitung und Abstimmung befindliche Vereinbarung zur zukünftigen Siedlungsentwicklung soll aktuelle Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf und aktuelle Analysen zu den Flächenpotenzialen enthalten. Ebenfalls sollte eine Betrachtung der Gewerbeflächenbedarfe und -potenziale im Stadt- und Umlandbereich in diesem Kontext erfolgen. Es soll insbesondere geprüft werden, ob sich einzelne Gemeinden für eine stärkere Entwicklung im wohnbaulichen oder gewerblichen Bereich eignen.~~

Im Nahbereich befindet sich ein großer Teil der UNESCO-Welterbestätte Archäologischer Grenzkomplex Haithabu und Danewerk, welche als überregionales Kulturdenkmal eine wichtige touristische Attraktion darstellt. Eine weitere Inwertsetzung der damit zusammenhängenden Erholungsinfrastruktur zusammen mit dem Danewerk sollte im Rahmen des Managementplan UNESCO-Welterbe Haithabu und Danewerk 2020 – 2030 und der Entwicklungsstrategie 2030 des Welterbevereins Haithabu und Danewerk e.V. angestrebt werden. Dieser zusammenhängende Raum erstreckt sich vom Selker und Haddebyer Noor entlang des Danewerks bis zum Krummwall bei Hollingstedt und ist aufgrund der

Freizeitinfrastruktur sowie der landschaftlichen Qualität ebenfalls als Kernbereich für Erholung ausgewiesen.

Die Gemeinden Jagel, Busdorf und Selk liegen innerhalb des Lärmschutzbereiches des militärischen Flugplatzes Jagel. Im Rahmen von Bauleitplanungen sind die entsprechenden Vorgaben zum Lärmschutz zu beachten.

Darüber hinaus sind städtebauliche Einschränkungen aufgrund des Bauschutzbereiches gemäß § 17 LuftVG in den umliegenden Gemeinden für die weitere Siedlungsentwicklung zu beachten (siehe auch Kapitel 4.6).

In der Gemeinde Schuby befindet sich ein wichtiges Rohstoffabbaugebiet. Dementsprechend sind dort Vorbehaltsgebiete und Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe ausgewiesen. Den Belangen der Rohstoffsicherung ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Durch die Bundesautobahn 7 sowie die Bundesstraßen 201, 77 und 76 besteht eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz. Zur Verkehrsentlastung der Innenstadt Schleswigs sollten Umlenkungsoptionen für motorisierten Individualverkehr in Süd-Nord-Richtung geprüft werden.

Stadtweit sollten Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden, insbesondere zur Verbindung der Innenstadt mit dem touristischen Anziehungspunkt des Schlei-Ufers und dem entstehenden Neubaugebiet „Auf der Freiheit“.

Der Aufbau eines übergeordneten Radwegenetzes im Stadt- und Umlandbereich sollte in Kooperation mit den angrenzenden Gemeinden angestrebt werden. Grundlage sollte dabei das Radverkehrskonzept für den Kreis Schleswig-Flensburg sein (siehe Kapitel 4.4).

Durch die Bahnstrecke Flensburg – Neumünster – Hamburg über Rendsburg ist die Stadt Schleswig mit einem Bahnanschluss in die Region angebunden. Auf Kapitel 4.2 Begründung zu Absatz 1 wird hingewiesen.

Insgesamt liegt der verkehrliche Schwerpunkt im Nahbereich jedoch auf dem motorisierten Individualverkehr. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind weitere Verbesserungen sinnvoll, um eine bessere Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz sowie die Mittelzentren zu ermöglichen. Auch der ZOB sollte für mehr Kapazitäten, Aufenthaltsqualität sowie Barrierefreiheit und multimodale Angebote eine Umgestaltung erfahren.

Der Flugplatz Jagel wird ausschließlich für militärische Zwecke genutzt. Dieser soll unter Berücksichtigung seiner Funktion als Bundeswehrstandort für die Luftwaffe gesichert werden.

Im Innenstadtbereich von Schleswig spielen das Holmer Noor sowie der Park Königswiesen unmittelbar an der Schlei als innerstädtische Grünflächen neben den westlich angrenzenden Waldflächen eine wichtige Rolle für Freizeit und Erholung. Diese sollten als qualitätsvolles Naherholungsgebiet erhalten werden. Flächen entlang des Mühlenbaches sollten durch Renaturierungsmaßnahmen aufgewertet und ebenfalls als weiterer innerstädtischer Naherholungsbereich entwickelt werden.

Weite Teile des Nahbereichs sind als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen, entlang der Schlei befindet sich aufgrund der landschaftlichen Qualitäten und touristischen Infrastruktur außerdem ein Kernbereich für Erholung. Die Stadt Schleswig (insbesondere der Stadtkern mit Innenstadt, Altstadt und der Fischersiedlung Holm sowie der Uferbereich entlang der Schlei) als ausgewiesener Erholungsort sowie das Wikingermuseum Haithabu sind aufgrund ihrer historischen Bedeutung, landschaftlichen Lage und touristischen Ausstattung als Kernbereich für Tourismus und Erholung ausgezeichnet. Die Stadt soll diese Stellung durch Kultur- und Freizeitangebote, touristische Infrastruktur sowie differenzierte Erholungsangebote stärken.

Die Schlei ist als Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen, wobei die Schutzwürdigkeit gemäß Kapitel 2.1 entsprechend zu berücksichtigen ist. Die daraus gegebenenfalls folgenden Nutzungseinschränkungen sind bei der weiteren Siedlungsentwicklung zu beachten.

Nahbereich Kappeln

Die Stadt Kappeln als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums und wichtiges Versorgungs- und Dienstleistungszentrum ergänzt mit ihrem überdurchschnittlichen zentralörtlichen Angebot das Netz der Mittelzentren für den abgelegenen Teilraum von Angeln sowie für Teile von Schwansen und damit auch für Gemeinden aus dem benachbarten Kreis Rendsburg-Eckernförde (Planungsraum II).

Die städtischen Gewerbegebiete „Mehlbydiek“ und „Loitmark“ sind weitestgehend ausgeschöpft. Für die weitere gewerbliche Entwicklung bestehen Flächenpotenziale

im Osten der Stadt an der Bundesstraße 203. Vorgesehen ist ein interkommunales, auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Gewerbegebiet in Kooperation mit den umliegenden Nachbargemeinden, auch aus dem benachbarten Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Die touristischen Entwicklungen in den Bereichen des früheren Marinestützpunkts Olpenitz (Port Olpenitz) und des ehemaligen Bundeswehrstandorts Ellenberg (Schlei-Terrassen) führen zu einer deutlichen Zunahme an Zweitwohnsitzen, Ferienwohnungen und touristischen Kapazitäten. Die Infrastruktur der Stadt und der Region müssen sich auf die damit verbundenen saisonal höheren Bevölkerungs- und Gästezahlen einstellen. Gleichzeitig kann die Kappelner Innenstadt diese Entwicklung als Chance nutzen und den weiteren Ausbau als attraktiver Aufenthalts- und Versorgungsort voranbringen. In diesem Zusammenhang kann der konzeptionellen Ausrichtung der Region Ostseefjord Schlei zur aktuellen Auseinandersetzung mit den Grenzen des Wachstums eine besondere Bedeutung zukommen.

Im Nahbereich ist die Stadt Arnis mit ihrer historischen Anlage besonders hervorzuheben. Neben vorhandenen Gewerbebetrieben (Werften) soll hier vor allem der Charakter als Erholungsort erhalten werden. Die weitere Entwicklung von Zweitwohnsitzen soll vermieden werden.

Die überwiegend ländlich geprägten kleinen Gemeinden im Nahbereich sollen sich bei ihrer wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung am örtlichen Bedarf orientieren. Mit den nördlichen Gemeinden des Nahbereiches Eckernförde bietet es sich an, Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu prüfen.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt überwiegend durch die Bundesstraßen 203 und 199. Über unterschiedliche Busverbindungen ist die Stadt gut in die Region eingebunden, unter anderem durch einen Schnellbus nach Eckernförde. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) sollte hinsichtlich Erschließung, Gestaltung und Barrierefreiheit ausgebaut werden. Dabei soll auch die Anbindung weiterer Mobilitätsformen berücksichtigt werden. Grundsätzlich sollten auch alternative Standorte für den ZOB geprüft werden.

Die Radwegeinfrastruktur in Kappeln und den umliegenden Gemeinden sollte ausgebaut und verkehrstechnisch verbessert werden.

Eine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) besteht nur über die Nachbarkommunen (Süderbrarup (rund zwölf Kilometer) und Sörup (rund 25 Kilometer)). Die bestehende Schienenanbindung zwischen Kappeln, Süderbrarup und Eckernförde wird bisher nur noch sporadisch durch die Angelner Dampfeisenbahn für touristische Aktivitäten genutzt. Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines S-Bahn-Netzes rund um Kiel könnte eine zweistündliche Weiterführung einer Linie von Eckernförde nach Kappeln erfolgen. Damit wäre eine bessere Erschließung der Schlei-Region mit dem SPNV ermöglicht. Auf Kapitel 4.2, Begründung zu 3-5 wird verwiesen.

Der Küstenbereich zwischen Eckernförde und Gelting mit der Stadt Kappeln ist Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung. Die Stadt Kappeln selbst ist gleichfalls anerkannter Erholungsort. Mit der touristischen Nutzung von Port Olpenitz vollzieht sich in der Region ein deutlicher Zuwachs von touristischen Kapazitäten und Gästen. Der daraus folgende erforderliche Ausbau der touristischen Infrastruktur, insbesondere auch im Bereich des Wassersports, soll ortsangepasst und umweltverträglich erfolgen. Zur Sicherung der Freiräume sind regionale Grünzüge entlang der Schlei-Mündung sowie der Ostseeküste festgelegt.

Die küstenabgewandten Bereiche im Nahbereich sind als Gebiete mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung und als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Hier soll eine kleinteilige, behutsame und landschaftsbezogene touristische Entwicklung im Vordergrund stehen. Die Schlei ist dabei Kernbereich für Erholung. Hier gilt es, die Landschaftsqualität der Schlei-Landschaft zu sichern, auch als Grundlage für eine naturnahe Erholung.

Nahbereich Kropp

Das Unterzentrum Kropp ist Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkt für den südlichen Kreis Schleswig-Flensburg. Durch verschiedene öffentliche Einrichtungen sowie als Bundeswehrstandort weist die Gemeinde ein überdurchschnittliches Dienstleistungsangebot auf.

Die wohnbaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Zentralen Ortes sind aufgrund naturräumlicher Grenzen im Süden sowie der bereits bis an die Gemeindegrenze im Westen erfolgten Siedlungsentwicklung begrenzt. Ein Überspringen der Landesstraße 40 im Süden soll aufgrund der trennenden Wirkung der Waldflächen

und der Landesstraße vermieden werden. Entwicklungsmöglichkeiten sollen im Norden geprüft und eine gemeinsame Planung mit der Nachbargemeinde Klein Bennebek angestrebt werden. Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen kommt der Innenentwicklung eine besondere Bedeutung zu.

Der gewerbliche Schwerpunkt von Kropp befindet sich im Osten der Ortslage, verkehrsgünstig an der Bundesstraße 77 gelegen. Aufgrund der günstigen Lage zwischen den Mittelzentren Schleswig und Rendsburg sollen weitere Entwicklungsmöglichkeiten daran angrenzend geprüft werden. Ein Überspringen der Bundesstraße 77 sollte jedoch vermieden werden. Langfristig kann eine Kooperation für einen gemeinsamen Gewerbestandort mit dem ländlichen Zentralort Owschlag an der Bundesstraße 77 geprüft werden.

Das gute Einzelhandelsangebot der Gemeinde im Ortskern sollte durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Eine Ansiedlung von Fachmärkten sollte nur in integrierter Lage erfolgen.

Nördlich des Zentralen Ortes liegt ein wichtiges Rohstoffabbaugebiet im Kreis Schleswig-Flensburg. Den Belangen der Rohstoffsicherung ist hier entsprechend Rechnung zu tragen. Die betroffenen Gemeinden können im Rahmen ihrer Planungshoheit das Instrument der Konzentrationsflächenplanung prüfen.

Die innerörtlichen zentralen Verkehrsräume sollten durch geeignete Maßnahmen zu attraktiven und verkehrssicheren Bereichen weiterentwickelt und umgestaltet werden.

Die Ortslage Klein Rheide liegt innerhalb des Lärmschutzbereiches des militärischen Flugplatzes Jagel. Im Rahmen von Bauleitplanungen sind die entsprechenden Vorgaben zum Lärmschutz zu beachten. Auf Kapitel 4.6 wird verwiesen.

Die Gemeinden im westlichen Nahbereich gehören zur Kreisgrenzen überschreitenden Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge, welche aufgrund ihrer naturräumlichen Qualitäten als Kernbereich für Erholung ausgewiesen ist. Die herausgehobene Naturausstattung sowie Elemente der historischen Kulturlandschaft sollen bewahrt werden. Der Ausbau von Erholung und Tourismus soll behutsam und naturnah erfolgen.

Nahbereich Tarp

Das Unterzentrum Tarp stellt die zentralen Einrichtungen und Angebote für den qualifizierten Grundbedarf bereit. Darüber hinaus sollte die Gemeinde ausreichend Flächen für die weitere Siedlungsentwicklung vorhalten.

Die Entwicklungsmöglichkeiten sind durch die Landesstraße im Norden, die Treene im Osten sowie die Gemeindegrenze im Westen begrenzt. Parallel zur Entwicklung der innerörtlichen Flächen des Schellenparks sollten daher rechtzeitig weitere Entwicklungsmöglichkeiten geprüft werden. Hierbei sollten auch gemeinsame wohnbauliche Entwicklungsansätze mit der Nachbargemeinde Jerrishoe geprüft werden.

Die bestehenden gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten in Tarp südlich der Landesstraße 15 werden mittelfristig ausgeschöpft sein. Daher sollten Flächenpotenziale nördlich der Landesstraße geprüft werden. Diese Entwicklung soll möglichst regional abgestimmt erfolgen.

Im Nahbereich nimmt die Gemeinde Eggebek aufgrund ihrer Größe, Lage und Ausstattung eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion wahr. Dabei darf die gewerbliche sowie wohnbauliche Entwicklung nicht zu Lasten des Zentralen Ortes Tarp gehen. Die weitere Entwicklung der Konversionsfläche des ehemaligen NATO-Flugplatzes stellt für die Gemeinde Eggebek weiterhin eine besondere Herausforderung dar. Für die zukünftige Nutzung sollen neue konzeptionelle Rahmenbedingungen in Abstimmung mit der Landesplanung sowie der Region geschaffen werden, da das bislang zugrundeliegende Konzept der durchgeführten Zielabweichung nicht mehr den aktuellen Herausforderungen entspricht. Um auch weiterhin das großflächige Gelände des NATO-Flugplatzes nachnutzen zu können, ist der angelaufene Prozess der Neukonzeptionierung zielorientiert weiter voranzutreiben.

Die Gemeinde Wanderup verfügt im Nahbereich über eine überdurchschnittliche infrastrukturelle Ausstattung unterhalb der zentralörtlichen Ebene sowie über eine gute Straßenverkehrsanbindung. Im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation Flensburg kann geprüft werden, ob über den örtlichen Bedarf hinaus hier eine gewerbliche oder wohnbauliche Entwicklung zur Deckung regionaler Bedarfe erfolgen soll.

Der nördliche Teil des Nahbereiches liegt im Stadt- und Umlandbereich Flensburg. Diese Gemeinden sollen sich für eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit einsetzen.

Im Norden und Osten der Ortslage Tarp befindet sich ein großflächiges Vorbehaltsgebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe. Den Belangen der Rohstoffsicherung ist hier entsprechend Rechnung zu tragen. Die betroffenen Gemeinden können im Rahmen ihrer Planungshoheit das Instrument der Konzentrationsflächenplanung prüfen. Die Gemeinde Wanderup hat zusammen mit der Gemeinde Handewitt ein Kiesnachnutzungskonzept aufgestellt. Hier soll nach erfolgtem Abbau Erholungsinfrastruktur entwickelt werden. Daher sind Teile des Vorbehaltsgebietes auch als Kernbereich für die Erholung ausgewiesen.

Durch den Haltepunkt Tarp an der Bahnstrecke Flensburg – Hamburg besteht eine gute regionale und überregionale Anbindung mit dem Schienenpersonennahverkehr. Eine bessere Anbindung des Haltepunktes Tarp sowie des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Eggebek an das Hauptliniennetz und die wichtigen Versorgungszentren Flensburg, Schleswig und Husum sollen durch alternative Bedienformen gewährleistet werden. Auf Kapitel 4.3 wird ergänzend verwiesen. Die Straßenverkehrsanbindung in die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze erfolgt über die Bundesautobahn 7 sowie die Bundesstraße 200.

Der Treeneverlauf und die Fröruper Berge im Norden des Nahbereiches sind als Kernbereiche für die Erholung ausgewiesen. Die Voraussetzungen für eine landschaftsgebundene Erholung sollen behutsam weiterentwickelt werden. Darüber hinaus sind diese Bereiche als Vorranggebiete für den Naturschutz beziehungsweise Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen. Den Belangen des Naturschutzes ist daher bei der weiteren Entwicklung Rechnung zu tragen. Das Unterzentrum Tarp ist anerkannter Erholungsort. Um die Erholungsnutzung und qualitätsvolle Naherholung langfristig zu gewährleisten, kann eine verstärkte Lenkung von Besucherinnen und Besuchern sowie Steuerung zum Ausgleich zwischen Erholungsnutzung und Naturschutz beitragen.

Nahbereich Mittelangeln

Der Nahbereich Mittelangeln überschneidet sich im Norden mit dem Stadt- und Umlandbereich Flensburg. Er umfasst neben dem Unterzentrum Mittelangeln die

Gemeinden Schnarup-Thumby und Großsolt. Mittelangeln ist Amtssitz sowie Standort aller allgemeinbildenden Schularten und verfügt über Freizeit- und medizinische Einrichtungen sowie mehrere Betriebe des produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors mit regionaler Bedeutung.

Die Gemeinde Mittelangeln ist ein Zusammenschluss der ehemaligen Gemeinden Satrup, Rüde und Havetoftloit. Eigentlicher Zentraler Ort ist der Ortsteil Satrup. Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich kompakt an die zentrale Ortslage anfügen. Weitere abgesetzte Siedlungsentwicklungen sollen vermieden werden. Der gewerbliche Schwerpunkt mit einigen überregional bedeutsamen Betrieben liegt ebenfalls im Ortsteil Satrup.

Aufgrund der räumlichen Nähe zum ländlichen Zentralort Sörup bietet sich eine interkommunale Zusammenarbeit bei infrastrukturellen Fragen sowie der Siedlungsentwicklung an.

Die Gemeinde Großsolt liegt im Stadt- und Umlandbereich von Flensburg und soll sich in die dortige Stadt-Umland-Kooperation mit einbringen.

Der Nahbereich verfügt über eine verkehrsgünstige Lage zwischen den Zentralen Orten Flensburg, Kappeln und Schleswig. Die örtliche Anbindung wird durch die Landesstraßen 22, 23 und 268 gewährleistet. Die Kreuzungssituation im Ortsteil Satrup führt jedoch zu starken Verkehrsbelastungen im Ortskern. Daher sollen Maßnahmen zur Entlastung geprüft werden.

Der nächste Bahnhof ist in Sörup mit Anschluss an die Bahnstrecke Eckernförde – Kiel. Überregionaler Anschluss an die Bahnstrecke Flensburg – Schleswig – Hamburg besteht in der rund 20 Kilometer entfernten Gemeinde Tarp.

Zur Stärkung des Nahverkehrs sollen die Verlegung sowie der Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Ortsteil Satrup geprüft werden, auch hinsichtlich einer Kombination mit einer Mobilitätsstation.

Weite Teile des Nahbereichs sind als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Der westliche Teil der Gemeinde Großsolt ist Teil des größeren Naherholungsgebietes der Fröruper Berge und des Naturschutzgebietes Obere Treenelandschaft und gleichzeitig Kernbereich für Erholung. Die Belange der Naturerholung sowie des Landschafts- und Naturschutzes sollen bei der weiteren Entwicklung berücksichtigt werden.

Nahbereich Süderbrarup

Die Gemeinde Süderbrarup ist ein Unterzentrum. Der Nahbereich liegt im Süden der Landschaft Angeln und grenzt südlich an die Schlei. Er ist überwiegend ländlich geprägt.

Das Unterzentrum Süderbrarup soll sich auch weiterhin als Standort zentralörtlicher Einrichtungen entwickeln. Für die weitere Siedlungstätigkeit sollen ausreichend Flächen vorgehalten und rechtzeitig ausgewiesen werden.

Entwicklungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau bestehen aufgrund naturräumlicher Einschränkungen im Wesentlichen nur im Süden und Osten der Ortslage. Im Norden soll ein bauliches Zusammenwachsen mit der Gemeinde Norderbrarup vermieden werden. Die Niederungen entlang der Oxbek sowie der Flaruper Au sollen von Bebauung freigehalten werden. Langfristige gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten für den Zentralen Ort bestehen im Westen der Ortslage auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Brebel südlich der Bundesstraße 201 beziehungsweise östlich der Landesstraße 238. Besonderes Augenmerk soll auf die Entwicklung des Ortszentrums von Süderbrarup gelegt werden. Städtebauliche und verkehrliche Missstände sollen behoben sowie die Einkaufs- und Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Die Siedlungsentwicklung soll weiterhin im Zentralen Ort konzentriert werden. Die überwiegend ländlich geprägten kleinen Gemeinden im Nahbereich sollen sich am örtlichen Bedarf orientiert entwickeln.

Der gemeinsame Flächennutzungsplan des Amtes sieht in der Gemeinde Norderbrarup in großem Umfang Gewerbeflächen vor. Diese sollen vor dem Hintergrund der Entwicklung im Zentralen Ort und der tatsächlichen Bedarfslage überprüft werden.

Der Nahbereich ist durch die Bundesstraße 201 sowie die Bahnstrecke Flensburg – Kiel verkehrlich gut an die Region angebunden und bietet damit gute Voraussetzungen für die weitere Siedlungsentwicklung.

Eine verbesserte Anbindung des Nahbereiches an die Gemeinde Süderbrarup und somit ein Zugang zum SPNV soll durch einen bedarfsgerechten Rufbus sichergestellt werden. Auf Kapitel 4.3 wird verwiesen.

Für die Stärkung des örtlichen und touristischen Radverkehrs ist die bereits erfolgte Instandsetzung der ehemaligen Kreisbahntrasse zwischen Schleswig und Süderbrarup von besonderer Bedeutung. Eine Verknüpfung mit der weiteren Radinfrastruktur soll angestrebt werden. Auf Kapitel 4.4 wird verwiesen.

Der Bahnhof Süderbrarup soll zusammen mit weiteren Bushaltestellen als Mobilitätsstation für mehr multimodale Angebote ausgebaut werden. Hierfür ist eine Kombination unterschiedlicher Mobilitäts- und Serviceangebote vorzusehen.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines S-Bahn-Netzes rund um Kiel könnte eine zweistündliche Weiterführung einer Linie von Eckernförde nach Kappeln erfolgen. Damit wäre eine bessere Erschließung der Schleiregion mit dem SPNV ermöglicht. Auf Kapitel 4.2 wird ergänzend verwiesen.

Nahezu der gesamte Nahbereich ist als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen und Teil des Naturparks Schlei. Das Unterzentrum Süderbrarup ist anerkannter Erholungsort. An der Schlei befindet sich aufgrund der touristischen Prägung ein Kernbereich Erholung. Hier soll eine kleinteilige, behutsame und landschaftsbezogene touristische Entwicklung im Vordergrund stehen.

Nahbereich Erfde

Die Gemeinde Erfde als ländlicher Zentralort befindet sich in einem ländlich geprägten Nahbereich. Erfde ist damit ein wichtiges Versorgungszentrum im südlichen Kreisgebiet. Die Grundversorgung für den Nahbereich soll weiter ausgebaut und gesichert werden.

Die wohnbauliche Entwicklung südlich der Bundesstraße 202 am östlichen Ortsausgang ist weitestgehend abgeschlossen. Daher soll geprüft werden, welche Entwicklungsperspektiven für eine bedarfsgerechte Wohnbauentwicklung bestehen. Aufgrund der flächigen Ausdehnung der Ortslage kommt der Innenentwicklung sowie einer kleinteiligen arrondierenden Entwicklung eine besondere Bedeutung zu.

Der gewerbliche Schwerpunkt von Erfde befindet sich im östlichen Bereich der Ortslage an der Bundesstraße 202. Für die gewerbliche Entwicklung stehen mittelfristig Gewerbeflächen nördlich der Bundesstraße 202 zur Verfügung. Weitere langfristige Entwicklungsmöglichkeiten können arrondierend und entlang der Bundesstraße 202 geprüft werden.

Aufgrund der Fusion der Gemeinden Norder- und Süderstapel zur Gemeinde Stapel bietet sich eine konzeptionelle Grundlage für die gemeindliche Siedlungsentwicklung an. Die bestehende Zäsur zwischen den Ortslagen soll weiterhin erhalten bleiben. Vorrangig sollten Flächenpotenziale an den Ortslagen geprüft werden.

Im Hinblick auf die zentrale Lage des Nahbereiches im Projektgebiet Eider-Treene-Sorge, welche aufgrund ihrer naturräumlichen Qualitäten sowie vorhandener Erholungsinfrastruktur als Kernbereich für Erholung ausgewiesen ist, kann auch der Tourismus ein nachhaltig wirksamer Wirtschaftszweig sein. Für infrastrukturelle Vorhaben bieten sich neben Erfde (an der Eider bei Bargen) vor allem die Gemeinden Stapel und Bergenhusen an. Grundsätzlich soll die touristische Entwicklung angepasst an die strukturellen Besonderheiten der Region erfolgen. Eine kleinteilige behutsame Entwicklung soll dabei im Vordergrund stehen.

Die Gemeinde Erfde ist anerkannter Erholungsort. Die herausgehobene Naturausstattung sowie Elemente der historischen Kulturlandschaft sollen bewahrt werden, der Ausbau von Erholung und Tourismus soll behutsam und naturnah erfolgen. Hierzu gehört auch die Entwicklung und Sicherung einer guten Rad- und Fußwegeinfrastruktur sowie einer angepassten Infrastruktur für den Wassertourismus.

Nahbereich Silberstedt

Der ländliche Zentralort Silberstedt mit Amtssitz des Amtes Arensharde ist Siedlungsschwerpunkt im westlich an den Stadt- und Umlandbereich Schleswig angrenzenden ländlichen Raum und versorgt diesen mit Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung sowie der einzigen weiterführenden Schule im Amtsbereich. Die Versorgungseinrichtungen sollen bedarfsgerecht erhalten und zukünftig gesichert werden.

Die weiteren Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung liegen aufgrund der umgebenden ehemaligen Vorranggebiete für die Windenergienutzung und naturräumlichen Rahmenbedingungen eher im Norden des Gemeindegebietes.

Die Gemeinde Jübek übernimmt aufgrund ihrer Größe und infrastrukturellen Ausstattung, des Haltepunkts an der Bahnstrecke Flensburg – Hamburg und aufgrund ihres historisch gewachsenen Gewerbeansatzes eine ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion. Dabei darf die Siedlungsentwicklung nicht zu

Lasten des Zentralen Ortes Silberstedt gehen. Einschränkungen für die weitere Siedlungsentwicklung bestehen durch die umgebenden ehemaligen Vorranggebiete für die Windenergienutzung.

Die Gemeinde Treia westlich von Silberstedt verfügt ebenfalls über eine verhältnismäßig gute infrastrukturelle Ausstattung unterhalb der zentralörtlichen Ebene. Aufgrund der geringen Entfernung zum Zentralen Ort Silberstedt bietet sich eine interkommunale Zusammenarbeit an.

Der gewerbliche Schwerpunkt im Nahbereich liegt östlich des Zentralen Ortes Silberstedt verkehrsgünstig an der Bundesstraße 201. Für die Weiterentwicklung des im Gewerbegebiet ansässigen bedeutenden Lebensmittelunternehmens sollten Flächenpotenziale im Anschluss an den Standort geprüft werden. In räumlicher Anbindung liegende Flächen sollen als Entwicklungsmöglichkeiten geprüft werden. Bei der gewerblichen Entwicklung sollen auch die noch vorhandenen Potenziale der Konversionsfläche („Altes Depot“) berücksichtigt werden.

Über verschiedene Busverbindungen ist der ländliche Zentralort entlang der Bundesstraße 201 an die Mittelzentren Schleswig und Husum angebunden. Aufgrund nicht optimaler Taktung sowie der starken Fokussierung auf den Schulverkehr ist die Anbindung an den ÖPNV im Nahbereich ausbaufähig. Dies gilt gleichfalls für den barrierefreien Ausbau der Bahnstation in der Ortslage Jübek sowie den weiteren Ausbau der Radinfrastruktur im gesamten Nahbereich. Auf die Kapitel 4.2 bis 4.4 wird verwiesen. Für den Schienenverkehr soll eine Kapazitätsausweitung sowie Geschwindigkeitssteigerung im Abschnitt Jübek – Husum geprüft werden (siehe auch Kapitel 4.2, Begründung zu 3-5).

Im Westen des Nahbereichs sind Vorranggebiete für den Naturschutz und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft entlang der Treene sowie der Bollingstedter Au ausgewiesen. Die Schutzwürdigkeit und Charakteristik des Raums sollen besonders berücksichtigt werden.

Der Treenelauf ist als Kernbereich für die Erholung ausgewiesen. Die Gemeinden des Nahbereichs gehören überwiegend zur Kreisgrenzen überschreitenden Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge. Die herausgehobene Naturausstattung sowie Elemente der historischen Kulturlandschaft sollen bewahrt werden, der Ausbau von Erholungs- und Tourismusinfrastruktur soll behutsam und naturnah erfolgen.

Im Süden des Nahbereiches befinden sich außerdem Ausläufer der UNESCO-Welterbestätte Archäologischer Grenzkomplex Haithabu und Danewerk (bis zum Krummwall bei Hollingstedt), welche ebenfalls aufgrund der Freizeitinfrastruktur sowie der landschaftlichen Qualität als Kernbereich für Erholung ausgewiesen sind. Eine Berücksichtigung der Welterbestätte soll bei allen Planungen angestrebt werden.

Nahbereich Schafflund

Der Nahbereich Schafflund befindet sich in der Schleswiger Geest im Grenzgebiet zu Dänemark. Er zeichnet sich durch eine starke landwirtschaftliche Prägung sowie dünne Besiedlung aus.

Der ländliche Zentralort Schafflund nimmt als Amtssitz und Standort eines Schulzentrums mit Grund- und Gemeinschaftsschule, einer Sozialstation, Tagespflegeeinrichtungen sowie mit Handel und Handwerk die Grundversorgungsaufgaben für den Nahbereich wahr.

Der Siedlungsentwicklung der Gemeinde Schafflund sind im Süden durch die Nähe zu ehemaligen Vorranggebieten für die Windenergienutzung sowie den Schafflunder Mühlenstrom Grenzen gesetzt. Daher sind geeignete Flächen für die Wohnbauentwicklung sorgsam zu prüfen. Gegebenenfalls bietet sich angrenzend eine interkommunale Siedlungsentwicklung auf dem Gebiet der Gemeinde Meyn an.

Der gewerbliche Schwerpunkt des Zentralen Ortes Schafflund befindet sich im Nordwesten der Ortslage. In Anbindung an das bestehende Gewerbegebiet sollten geeignete Flächenpotenziale für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung geprüft werden. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Aufwertung der zentralen Lage an der Bundesstraße 199 im Hinblick auf die verkehrliche Situation sowie die infrastrukturelle Ausstattung gelegt werden. Eine weitere Stärkung der Einzelhandelsstandorte an den Ortsausgängen im Westen und Osten sollte vermieden werden.

Die Gemeinde Wallsbüll grenzt unmittelbar an den Stadt- und Umlandbereich von Flensburg. Eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden des Stadt- und Umlandbereiches soll angestrebt werden (siehe auch Kapitel 5.1 zur Stadt Flensburg).

Im nördlichen Nahbereich verfügt die Gemeinde Medelby über eine überdurchschnittliche infrastrukturelle Ausstattung unterhalb der zentralörtlichen Ebene. Die Gemeinden im Kirchspiel Medelby-Holt, Jardelund, Medelby~~, Osterby~~ und Weesby, haben einen gemeinsamen Zweckverband für die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung gegründet, mit dem Ziel, die Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Medelby zu konzentrieren. Auf die entsprechenden Voraussetzungen gemäß Landesentwicklungsplan 2021 wird verwiesen. Eine Ausweitung des Zweckverbandes auf das gesamte Kirchspiel sollte zukünftig angestrebt werden.

Weite Teile im Nahbereich sind durch Windkraftanlagen und ehemalige Vorranggebiete für die Windenergienutzung geprägt. Bei der Siedlungsentwicklung ist daher mit diesbezüglichen Einschränkungen zu rechnen.

Die Gemeinde Schafflund liegt verkehrsgünstig zwischen den Zentralen Orten Niebüll und Flensburg an der Bundesstraße 199, die nächste Auffahrt zur Bundesautobahn 7 befindet sich in zehn Kilometer Entfernung.

Die stillgelegte Bahnlinie Risum-Lindholm – Flensburg-Weiche verläuft durch die Gemeinden Wallsbüll und Schafflund. Die stillgelegte Strecke wird weiterhin als Trasse gesichert. Auf Kapitel 4.2, Begründung zu 3-5 wird verwiesen.

Entlang des Wallsbüller Stroms/Schafflunder Mühlenstroms sowie im Nordosten des Nahbereichs sind Flächen aufgrund ihrer Naherholungsqualitäten als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Südlich und östlich der Gemeinde Böxlund befinden sich zudem große Naturschutzgebiete (Böxlunder Eichenkratt und Kiesgrube, Frösleer-Jardelunder-Moor). Neben dem Urstromtal des Schafflunder Mühlenstroms sind diese Gebiete qualitätsvolle Naherholungsbereiche. Die genannten Gebiete sind auch als Vorranggebiete für den Naturschutz beziehungsweise Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen. Die Belange von Natur und Landschaft sind dementsprechend zu berücksichtigen.

Nahbereich Großenwiehe

Der Nahbereich Großenwiehe in der Schleswiger Geest grenzt im Osten an den Stadt- und Umlandbereich des Oberzentrums Flensburg. Er umfasst neben dem ländlichen Zentralort Großenwiehe die Gemeinde Lindewitt und liegt verkehrsgünstig zwischen den Bundesstraßen 199 und 200; die nächste Auffahrt zur

Bundesautobahn 7 ist rund zwölf Kilometer entfernt. Der Nahbereich ist stark landwirtschaftlich geprägt und teils dünn besiedelt.

Der ländliche Zentralort Großenwiehe nimmt die Grundversorgungsaufgaben für den Nahbereich wahr. Er ist Standort einer Grundschule (mit Außenstelle in Lindewitt) und einer dänischen Schule, verfügt über ein Senioren- und Pflegeheim und weist Handel und Handwerk auf. Die Gemeinde hat eine gute infrastrukturelle Ausstattung und eine günstige Verkehrslage für eine weitere gewerbliche Entwicklung.

Aufgrund der wohnbaulichen Entwicklung der letzten Jahre ist die Gemeinde stark gewachsen. Daher sollte auch zukünftig geprüft werden, welche Entwicklungsoptionen bestehen. Ein weiteres Überspringen der Landesstraße 12 im südlichen Gemeindegebiet auch für eine gewerbliche Entwicklung sollte vermieden werden. Für die weitere gewerbliche Entwicklung bietet sich eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wanderup und dem Stadt- und Umlandbereich Flensburg an.

Weite Teile im Nahbereich sind durch Windkraftanlagen und ehemalige Vorranggebiete für die Windenergienutzung geprägt. Bei der Siedlungsentwicklung ist daher mit diesbezüglichen Einschränkungen zu rechnen.

Nahbereich Böklund

Der ländliche Zentralort Böklund ist Sitz des Amtes Südangeln und Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung. Der Ort bietet sowohl Einrichtungen für Bildung (Grundschule und Kindergarten) als auch für Nah- und medizinische Versorgung, welche in ihrer Versorgungsfunktion zu erhalten sind.

Das städtebaulich abgesetzte Baugebiet Dammbrück nördlich der Auenwaldschule bildet die Grundlage für die weitere wohnbauliche Entwicklung in der Gemeinde. Die daran südlich angrenzenden Grünflächen sollen als Naherholungsflächen entwickelt werden, um eine Verknüpfung mit der Ortslage zu schaffen.

Das Ortsentwicklungskonzept sollte fortlaufend überprüft werden, um gegebenenfalls weitere wohnbauliche Optionen zu erkennen. Die Generierung geeigneter Flächen für die weitere Wohnbauentwicklung gestaltet sich aufgrund fachlicher Restriktionen schwierig. Aufgrund der bestehenden Flächenengpässe kommt der Innenentwicklung eine besondere Bedeutung zu. Die übrigen im Nahbereich liegenden insgesamt ländlich geprägten Gemeinden sollen sich im Rahmen des örtlichen Bedarfes weiterentwickeln.

Der gewerbliche Schwerpunkt von Böklund liegt beidseitig der Landesstraße 28 im Südosten der Ortslage. Weitere Flächenpotenziale sollten in diesem Bereich geprüft werden. Die aktuelle Erweiterung des Gewerbegebietes „Pöttacker“ trägt dem Rechnung.

Größter Gewerbebetrieb in der Gemeinde ist eine überregional bedeutsame Fleischwarenfabrik im östlichen Bereich des Ortskerns. Um den Standort dauerhaft zu sichern, sollte die Entwicklung dieses Standorts planerisch ausreichend berücksichtigt werden. Aufgrund der gegebenen Siedlungsstruktur kommen hierfür nur Flächen am östlichen Ortsrand im Anschluss beziehungsweise in räumlicher Nähe zum bestehenden Werksgelände in Frage. Eine Siedlungsentwicklung im Umfeld des Betriebes sollte unter Aspekten des Immissionsschutzes gesondert geprüft werden.

Die Gemeinde Tolk liegt im Stadt- und Umlandbereich des Mittelzentrums Schleswig und soll an der dortigen Kooperation teilhaben. Als wichtige und einzige großflächige Freizeitanlage in der Region sollte der Freizeitpark in der Gemeinde Tolk gesichert werden.

Die Gemeinde Böklund stellt einen Knotenpunkt der regionalen Busverbindungen dar. Mit der Neuordnung des ÖPNV im Teilnetz Süd wurden erhebliche Verbesserungen hinsichtlich Taktung und Bedienungszeitraum umgesetzt.

Durch die Ortslage von Böklund verlaufen mit den Landesstraßen 22, 28 und 267 wichtige überörtliche Verkehrswege. Vor allem die Landesstraßen 22 und 28 weisen jedoch einen hohen Anteil an Durchfahrtsverkehr auf. Daher sollten verkehrslenkende Maßnahmen im zentralen Versorgungsbereich des Zentralen Ortes geprüft werden.

Der Langsee und die Wellspanger Au sind Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft beziehungsweise Vorranggebiete für den Naturschutz. Insofern sollten die naturschutzfachlichen und landschaftlichen Qualitäten gesichert werden. Auf Kapitel 2.1 wird verwiesen.

Weite Teile des Nahbereichs sind als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung und damit als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Dabei hat der Langsee eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet. Auf Kapitel 2.7 wird verwiesen.

Nahbereich Sörup

Der Nahbereich Sörup befindet sich zwischen den Nahbereichen Mittelangeln im Südwesten und Steinbergkirche im Osten und grenzt im Nordwesten an den Stadt- und Umlandbereich Flensburg.

Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung im Nahbereich soll weiterhin der ländliche Zentralort Sörup sein. Allerdings unterliegt die weitere wohnbauliche Entwicklung in Sörup Einschränkungen durch die Landesstraße 92 im Norden, naturräumliche Restriktionen im Süden und gewerbliche Emissionen im Osten und Westen. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind daher sorgsam zu prüfen.

Gewerbliche Schwerpunkte befinden sich östlich und westlich der Ortslage Sörup, wobei insbesondere im westlichen Bereich noch weitere Flächen für Gewerbeerweiterungen zur Verfügung stehen. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten sollten in diesem Bereich geprüft werden.

Die Einrichtungen der Grundversorgung in Sörup sollen erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden. Aufgrund der räumlichen Nähe der ländlichen Zentralorte Mittelangeln und Sörup zueinander bietet sich eine interkommunale Zusammenarbeit bei infrastrukturellen Fragen sowie der Siedlungsentwicklung an. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass in Sörup günstige Standortvoraussetzungen durch den Bahnanschluss bestehen; Mittelangeln besitzt hingegen als Standort aller allgemeinbildenden Schularten einen insoweit größeren Einzugsbereich, der auch Sörup umfasst. Um die Daseinsvorsorge nachhaltig zu gewährleisten sowie hierfür verstärkt auf interkommunale Zusammenarbeit zurückzugreifen, ist die Gemeinde Sörup seit 2017 ins Programm der Städtebauförderung „Kleinere Städte und Gemeinden - überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ aufgenommen worden. Aufgrund der räumlichen Nähe der Zentralen Orte überschneiden sich die Versorgungsbereiche in diesem Raum. Vor diesem Hintergrund können anlassbezogene Kooperationen entsprechend der jeweiligen Verflechtungsbereiche angestrebt werden.

Der Bahnhof Sörup bindet den Nahbereich über die Linie Flensburg – Eckernförde – Kiel gut in die Region an. Darüber hinaus erfolgt die Anbindung über die Landesstraßen 292, 22 und 270 beziehungsweise die Bundesstraße 199 (in der Gemeinde Dollerup).

Buslinien nach Flensburg, Schleswig und Eckernförde stellen neben der Bahnstrecke ein gutes Angebot des ÖPNV dar. Verbesserungspotenzial besteht hier in der Taktung und Linienführung, um eine bessere Anbindung an den Bahnhof Sörup zu gewährleisten. Entsprechende Maßnahmen sollten unter Berücksichtigung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) geprüft werden. Auf Kapitel 4.3 wird verwiesen.

Der Nahbereich ist von Seen (Südensee, Winderatter See) sowie Wäldern geprägt. Im Bereich des Südensees an der Ortslage Sörup bietet sich eine behutsame Weiterentwicklung der Erholungsinfrastruktur an. Die Langballigau eignet sich zudem für die landschaftsgebundene Erholung und sollte als solches entwickelt werden. Die Gemeinden Sörup, Dollerup und Grundhof sind anerkannte Erholungsorte.

Nahbereich Steinbergkirche

Der Nahbereich des ländlichen Zentralortes Steinbergkirche in der Angelner Landschaft als Teil des Östlichen Hügellandes grenzt unmittelbar an die Geltinger Bucht.

Bei der weiteren Siedlungsentwicklung des Zentralortes sollte ein Zusammenwachsen mit der Gemeinde Steinberg vermieden werden. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Ortslage Steinbergkirche zu konzentrieren.

Der ländliche Zentralort liegt verkehrsgünstig an der Bundesstraße 199. Steinbergkirche verfügt dabei über einen Schwerpunkt in der Nahversorgung im Bereich des Ortseingangs an der Bundesstraße 199. Mögliche Entwicklungsperspektiven für eine bedarfsgerechte gewerbliche Entwicklung können im Umfeld des Nahversorgungsschwerpunktes oder östlich des Ortskerns an der Bundesstraße 199 geprüft werden.

Im Nahbereich verfügt die Gemeinde Sterup über eine überdurchschnittliche Infrastrukturausstattung.

Der Küstenraum der Gemeinde Steinberg (anerkannter Erholungsort) ist Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung, der durch regionale Grünzüge gegliedert wird. Daran schließt sich ein Kernbereich für Erholung an. Das angrenzende Binnenland im Nahbereich ist als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Im Norden grenzt der Nahbereich unmittelbar an das

Landschaftsschutzgebiet „Flensburger Förde“ und damit an ein Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft.

Der Ausbau und Erhalt touristischer Infrastrukturen, wie der Ostseeküstenradweg und der überregionale Wanderweg Fördesteig, soll erfolgen. Touristische Entwicklungsansätze sind kleinteilig entlang der Küste vorhanden. Bei der weiteren Entwicklung sind die Belange von Natur und Landschaft besonders zu berücksichtigen.

Nahbereich Gelting

Der ländliche Zentralort Gelting ist Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkt mit Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung in einem insgesamt strukturschwachen Nahbereich.

Der gewerbliche Schwerpunkt liegt verkehrsgünstig im westlichen und östlichen Bereich der Ortslage an der Bundesstraße 199. Eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung soll sich an diesen Bereichen orientieren, wobei eine bandartige Entwicklung vermieden werden soll. Für die weitere wohnbauliche Entwicklung bietet der Flächennutzungsplan Entwicklungsmöglichkeiten im Norden der Ortslage. Es sollte geprüft werden, ob das ursprüngliche Bebauungskonzept des Bebauungsplans Nummer 11 noch den aktuellen städtebaulichen Vorstellungen entspricht. Eine weitere bandartige Fortentwicklung der Wohnbebauung nach Süden soll vermieden werden.

Der Ortsteil Wackerballig ist Schwerpunkt der touristischen Entwicklung in der Gemeinde. Für die weitere Entwicklung sollen die bereits vorliegenden ersten konzeptionellen Überlegungen für den Ortsteil fortgeführt werden. Dabei sollen auch die Aspekte der Erschließung über den rückwärtigen Bereich, die verkehrliche Entlastung des Promenadenbereichs sowie die Sicherung einer städtebaulichen Zäsur zur Ortslage Gelting mitberücksichtigt werden. Des Weiteren soll geprüft werden, ob das ursprüngliche Bebauungskonzept des Bebauungsplans Nummer 6 noch den aktuellen städtebaulichen Vorstellungen entspricht.

Insbesondere die Gemeinde Gelting ist durch die Küstennähe nahezu umgeben von Bereichen, die als Vorranggebiet für den Küstenschutz sowie die Klimafolgenanpassung im Küstenraum vorgesehen sind. Dem ist bei der weiteren Siedlungsentwicklung Rechnung zu tragen.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt überwiegend über die Bundesstraße 199. Im Bereich des ÖPNV besteht eine Anbindung nach Eckernförde sowie Flensburg mit verschiedenen Buslinien.

Der Nahbereich ist durch eine hohe naturräumliche Qualität gekennzeichnet. Dabei heben sich insbesondere die Geltinger Birk und Schleimünde hervor. Die Erholungsinfrastruktur im Nahbereich soll daher stets unter Berücksichtigung der naturräumlichen Rahmenbedingungen gesichert und behutsam weiterentwickelt werden.

Der Küstenraum zwischen Kappeln und Steinbergkirche ist Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung, der durch regionale Grünzüge gegliedert wird. Das angrenzende Binnenland im Nahbereich ist als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Touristische Entwicklungsansätze sind außer in Gelting (anerkannter Kneipp- und Luftkurort) in Maasholm sowie im übrigen Ostseeküstenbereich (Erholungsorte) vorhanden und sollen behutsam weiterentwickelt werden. Dabei sind die Belange von Natur und Landschaft besonders zu berücksichtigen.

Die Gemeinden des Amtes Geltinger Bucht haben den Masterplan zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur aufgestellt. Dieser kann bei Bauleitplanungen als Bewertungshilfe mit herangezogen werden. Generell sind bei der weiteren touristischen Entwicklung die naturräumlichen, küstenschutzfachlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Der Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ist im Küstenbereich durch disperse Siedlungsstrukturen, insbesondere Campingplätze geprägt, die nicht immer Anknüpfungspunkte für die touristische Weiterentwicklung bieten. Daher ist bei Planungen behutsam zu prüfen, welche Entwicklungsmöglichkeiten sich bieten. Qualitätsverbesserungen im Bestand an Freizeit- und Erholungseinrichtungen sollten daher im Vordergrund stehen.

5.3 Nahbereiche Kreis Nordfriesland

Nahbereich Husum

Husum ist Mittelzentrum und Kreisstadt des Kreises Nordfriesland. Die Stadt ist Verwaltungs- und Arbeitsplatzzentrum an der von Landwirtschaft, Tourismus und Erneuerbaren Energien geprägten Westküste.

Husum versorgt als Mittelzentrum die umliegenden Gemeinden mit Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Dieses Angebot soll auch langfristig erhalten und gegebenenfalls ausgebaut werden. Die Stadt soll sich dabei als Standort qualifizierter Dienstleistungs- und Handelsbetriebe, von Industrie und Gewerbe sowie als Messestandort weiterentwickeln. Dabei soll die durch Branchenvielfalt gekennzeichnete Wirtschaftsstruktur mit mittelständischen und kleineren Betrieben erhalten, modernisiert und ausgebaut werden.

~~Für eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung des Mittelzentrums, insbesondere im Bereich der Wohnbauentwicklung sowie der gewerblichen Entwicklung, sollte der Flächennutzungsplan zukünftig neu aufgestellt werden~~Für eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung des Mittelzentrums, insbesondere im Bereich der Wohnbauentwicklung sowie der gewerblichen Entwicklung, wird der Flächennutzungsplan derzeit neu aufgestellt. Für die künftige Wohnungsbautätigkeit bietet der Flächennutzungsplan von Husum auf absehbare Zeit nur noch begrenzt Flächenangebote an, auf denen bevorzugt Dauerwohnen für unterschiedliche Bedarfsgruppen berücksichtigt werden soll.

Im Bereich des städtischen Wohnungsbaus wurden in den vergangenen Jahren mehrere Großprojekte umgesetzt, wie die Siedlung Hockensbüll und die Erweiterung des „Marmeladenviertels“ zwischen Flensburger Chaussee, Industriestraße und Marienhofweg auf ehemaligen Gewerbeflächen. Insgesamt ist der Wohnungsmarkt in Husum insbesondere durch die Zunahme von Zweit- und Ferienwohnnutzungen zunehmend angespannt. Für eine bedarfsgerechte Wohnraumentwicklung soll daher den unterschiedlichen Wohnformen und Wohnbedürfnissen Rechnung getragen werden. Der Bau von Zweitwohnungen soll vermieden werden (siehe Kapitel 2.7).

Mittelfristig stehen in Erweiterung des größten örtlichen Gewerbegebietes (Gewerbegebiet Ost) Flächenpotenziale von rund 40 Hektar in verkehrsgünstiger

Lage an der Bundesstraße 5 zur Verfügung. Ihrem zentralörtlichen Auftrag entsprechend kann die Stadt Husum damit Flächenvorsorge für Gewerbe und Dienstleistungen in der Region anbieten. Die Lage an der Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 23/Bundesstraße 5 ist dabei ein besonderer Standortvorteil. Der Messestandort Husum hat sich insbesondere im Bereich der Windenergie profiliert. Eine weitere Stärkung dieser Funktion sollte angestrebt werden.

Aufgrund der in der Region vorhandenen leistungsfähigen Energieverknüpfungspunkte der Höchstspannungsebene kann die Ansiedlung energieintensiver Betriebe sowie energiewendeaffiner Betriebe geprüft werden. Diese Entwicklung sollte im Kontext der Stadt- und Umlandkooperation erfolgen. Bei der Flächenentwicklung ist auf eine städtebauliche Anbindung zu achten. Die neu gegründete Entwicklungsgesellschaft Nordfriesland kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Für die weitere Siedlungsentwicklung kommt der Abstimmung und interkommunalen Zusammenarbeit im Stadt- und Umlandbereich Husum eine besondere Bedeutung zu. Derzeit wird eine neue interkommunale Vereinbarung erarbeitet, die auf aktuellen Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf und auf aktualisierten Analysen der Flächenpotenziale basiert. Aufgrund der Flächenknappheit im Stadtgebiet von Husum und den Herausforderungen der Innenentwicklung ist zu erwarten, dass weiterhin Wohnungsbedarfe ergänzend in den Umlandgemeinden gedeckt werden müssen. Auf dieser Grundlage soll eine interkommunale Vereinbarung geschlossen werden, die entsprechende planerische Handlungsempfehlungen und verbindliche Leitlinien für die Region formuliert. ~~Die Stadt-Umland-Kooperation soll wieder aktiviert werden. Hierzu sollten konzeptionelle Betrachtungen zu Wohnungsbedarfen und Flächenangeboten durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage sollen planerische Handlungsempfehlungen der Region formuliert werden.~~

Die Gemeinde Mildstedt nimmt aufgrund des baulichen Siedlungszusammenhangs mit der Stadt Husum an der Schwerpunktfunktion des Mittelzentrums teil. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen. Dies gilt auch für den Teilbereich der Gemeinde Südermarsch, der im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet mit Husum liegt.

Die noch bestehende bauliche Zäsur zwischen Mildstedt und Husum im Bereich Rödemis setzt sich südlich der Kreisstraße 24 fort. Dieser Bereich ist noch weitgehend frei von Bebauung. Zur dauerhaften Sicherung ist eine Grünzäsur

festgelegt, auch um den natürlichen Übergang Geest/Marsch sowie die attraktive Blickbeziehung nach Süden zu erhalten (siehe Kapitel 2.2 Absatz 2 (Z) sowie Begründung zu 2).

Im Stadt- und Umlandbereich Husum verfügt die Gemeinde Hattstedt über eine besonders gute Ausstattung. Auch aufgrund ihrer Größe und Lage kann im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation geprüft werden, ob sich die Gemeinde für eine stärkere Siedlungsentwicklung eignet. Auf die entsprechenden Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2021 wird hingewiesen.

Die Gemeinde Ostenfeld (Husum) nimmt aufgrund ihrer Ausstattung und Lage eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion im Nahbereich wahr und ist ergänzender Schwerpunkt für Wohnen und Gewerbe (siehe auch Kapitel 3.2). Die Entwicklung Ostenfelds darf dabei nicht zu Lasten des Mittelzentrums Husum gehen. Eine Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit mit dem Zentralen Ort soll bei Flächen- und Infrastrukturplanungen angestrebt werden.

Das in der Gemeinde Südermarsch befindliche ehemalige Vorranggebiet für die Windenergienutzung wird in öffentlicher Trägerschaft für Test- und Forschungszwecke betrieben. Es besteht eine enge Verbindung zum Messestandort Husum. Der Test- und Forschungscharakter des Vorranggebietes soll nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden.

Die im Nahbereich Husum liegenden Gemeinden des Amtes Nordsee-Treene sind in die Kooperation zur Nachnutzung der Kaserne in der Gemeinde Seeth eingebunden. Die Entwicklung des Gebiets soll auch zur Deckung von Flächenbedarfen in diesen Gemeinden beitragen. Auf das Moratorium des Bundesministeriums der Verteidigung für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) wird verwiesen (Begründung zu Kapitel 4.11 Absatz 2).

Husum ist aufgrund der naturräumlich einzigartigen Lage und Bedeutung als Tor zum Nationalpark und Weltnaturerbe Wattenmeer anerkannter Erholungsort. Die historische Innenstadt von Husum sowie der küstennahe Bereich bis Schobüll ist Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung. Tourismus und Erholung und insbesondere der Städtetourismus sollen gestärkt und weiterentwickelt werden. Dabei spielt ein attraktives Beherbergungs- und Gastronomieangebot sowie ein ansprechendes Stadtbild und Einzelhandelsangebot eine besondere Rolle. Der küstennahe Bereich ist aufgrund seiner hochwertigen Naturausstattung zur

Freiraumsicherung als regionaler Grünzug ausgewiesen (siehe auch Kapitel 2.2). Im Bereich Dockkoogspitze kann eine Weiterentwicklung der vorhandenen Infrastruktur für Tourismus und Erholung unter Berücksichtigung der naturräumlichen Rahmenbedingungen erfolgen. Eine bauliche Verdichtung und Verfestigung ist mit dem Charakter des regionalen Grünzuges allerdings nicht zu vereinbaren. ~~Eine Verbesserung der Zufahrtssituation von der Stadt zum Dockkoog sollte durch geeignete städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen geprüft werden~~Eine Verbesserung der Zufahrtssituation von der Stadt zum Dockkoog wurde bereits mit der Fertigstellung der Westtangente sowie der Verlegung des Bahnübergangs an der Kleikuhle erreicht. Eine weitere Verbesserung sollte durch geeignete städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen geprüft werden.

Ein Zusammenwachsen der Stadt Husum mit dem Ortsteil Schobüll soll vermieden werden. Zur Freiraumsicherung ist an dieser Stelle ein regionaler Grünzug im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Unter Beachtung der küstenschutzfachlichen sowie naturschutzfachlichen Vorgaben soll eine Sicherung der touristischen Infrastruktur im Ortsteil Schobüll geprüft werden. In diesem Zuge ist die herausfordernde Erschließungssituation im Ortsteil mit zu berücksichtigen.

Husum ist Garnisonsstadt (siehe auch Kapitel 4.11). Das Flugabwehrraketengeschwader 1 sowie das Spezialpionierregiment 164 "Nordfriesland" sind hier stationiert und lokale Arbeitgeber in der Husumer Bucht. Das in Husum befindliche, überregional bedeutsam Bundeswehr-Dienstleistungszentrum ist zuständig für Flensburg und die Kreise Schleswig-Flensburg, Nordfriesland und Dithmarschen. Es betreut die Liegenschaften Marineschule Mürwik in Flensburg, die Julius-Leber-Kaserne und die Fliegerhorstkaserne in Husum und den NATO-Flugplatz Schleswig/Jagel.

~~Die~~Mit der Verkehrsentlastung der westlichen Innenstadt ~~soll~~ durch den Neubau der Westtangente und durch die Verlegung des Bahnübergangs an der Kleikuhle ~~abschließend erreicht und~~ ist das gesamte Verkehrskonzept entlang der West- und Osttangente abgeschlossen ~~werden~~. Dies soll zur Attraktivitätssteigerung der teilweise gemischt strukturierten Quartiere beitragen und gleichfalls Impulse für städtebauliche Neuordnungen bieten.

Durch seine Lage an den Bahnstrecken in Richtung Hamburg und Westerland (Marschbahn), Jübek und Kiel sowie Sankt Peter-Ording ist das Mittelzentrum Husum stündlich gut in die Region sowie an andere Mittelzentren und Oberzentren angebunden. Verkehrsangebote nach Dänemark sowie in die Metropolregion Hamburg sollen ausgebaut beziehungsweise optimiert werden. Bisher eingleisige Abschnitte sollen langfristig zweigleisig ausgebaut werden, eine durchgängige Elektrifizierung soll hergestellt werden und die Taktung auf der Strecke in Richtung Jübek und Kiel soll erhöht werden. Außerdem sollen zur Sicherstellung eines qualitätsvollen Nahverkehrs die Bahnsteige erneuert werden. In Husum Nord und in Hattstedt sollen neue Haltepunkte eingerichtet werden (siehe auch Kapitel 4.2).

Husum ist an den Nordseeküstenradweg sowie regionale Radwege angebunden. Weitere (innerörtliche) Radwege sowie Radabstellanlagen sollen für eine bessere Verkehrssicherheit ausgebaut werden, auch zur Förderung des Tourismus und zur Unterstützung des innerstädtischen Einzelhandels.

Im Nahbereich liegt der Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing, der für den Geschäftsflugverkehr und den Luftsport genutzt wird. Auf Kapitel 4.6 sowie die dortige Begründung zu 1 wird hingewiesen.

Die dominanten, das Landschaftsbild weithin prägenden Hügel Schobüller Berg (Geotop) bei Husum und der Sandesberg nördlich von Ostenfeld sollen wegen ihrer Wahrnehmbarkeit von jeder weiteren Bebauung freigehalten werden.

Nordstrand und Pellworm sind Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung, die im Einklang mit Natur- und Küstenschutzbelangen im Sinne eines nachhaltigen Tourismus entwickelt werden sollen (siehe Kapitel 2.7). Zur Sicherung von bedeutenden Freiräumen sind regionale Grünzüge ausgewiesen (siehe auch Kapitel 2.2). Die weitere Siedlungsentwicklung auf der Insel Pellworm soll sich vorrangig an der Hauptortslage Tammensiel orientieren. Unter Berücksichtigung der besonderen Siedlungsstruktur auf Pellworm hat das sogenannte Konzept der „Perlenkette“ Ansatzpunkte für eine touristische Weiterentwicklung gegeben. Eine Aktualisierung des Konzeptes soll angesichts weiterer Tourismusplanungen angestrebt werden. Darüber hinaus könnte das begonnene Warftenkonzept fortgeführt werden, um eine belastbare, objektive Grundlage für die Beurteilung von Bebauungswünschen auf den Warften zu schaffen. Grundidee der weiteren Siedlungsentwicklung ist die Bewahrung der historischen Kulturlandschaft. Bestehende Siedlungsansätze sollen

nur landschafts- und ortsbildangemessen erfolgen. Bei der touristischen Entwicklung soll die Kleinteiligkeit der Infrastruktur berücksichtigt werden, um den besonderen Inselcharakter zu bewahren.

Die Siedlungsentwicklung auf der Halbinsel Nordstrand soll vorrangig in der Ortslage Nordstrand erfolgen. Weitere bandartige Entwicklungen sollen vermieden werden. Die touristischen Einrichtungen sollen sich weiterhin im Bereich Norderhafen/ Kurzentrum und Süderhafen konzentrieren.

Im Kernbereich für die Erholung im Bereich Lundenbergsand in der Gemeinde Simonsberg soll eine angemessene Weiterentwicklung und Sicherung der Infrastruktur geprüft werden. Eine weitere küstenparallele Entwicklung ist unter Verweis auf den Landesentwicklungsplan 2021 jedoch nicht möglich.

Nahbereich Sylt

Der Nahbereich umfasst die gesamte Insel Sylt. Die Gemeinde Sylt ist Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums und stellt in den baulich zusammenhängenden Ortsteilen Westerland und Tinnum die Versorgung zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs auf der Insel sicher. Der Ortsteil Tinnum ist dabei Schwerpunkt der Gewerbeentwicklung im Zentralen Ort. Eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung soll hier geprüft werden.

Die Nordseeinsel Sylt hat mit ihren Dünenlandschaften einmalige Landschaftsgebiete in Deutschland und ist aufgrund günstiger klimatischer Verhältnisse ein beliebtes Tourismus- und Erholungsziel (siehe Kapitel 2.7) mit ~~über vier~~fast sieben Millionen touristischen Übernachtungen im Jahr. Der zur Verfügung stehende Raum ist allerdings sowohl durch die Insellage als auch die Vorgaben des Naturschutzes eng begrenzt.

Aufgrund des starken Siedlungsdrucks durch touristische Nutzungen und bauliche Entwicklungen und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Freiräume bestehen für die wohnbauliche Entwicklung auf der Insel Sylt weiterhin enge räumliche Vorgaben durch die Festlegung von Baugebietsgrenzen (siehe Kapitel 3.3). Bei der Siedlungsentwicklung sollen Freiräume der Insel erhalten bleiben. Ein weiteres Ausufern der Bebauung in die freie Landschaft ist zu vermeiden; ebenso ein weiteres Zusammenwachsen der Sylter Ortsteile Keitum und Tinnum, Groß- und Klein-Morsum und des Ortsteils Westerland mit der Gemeinde Wenningstedt-

Braderup. Dem dient auch die Darstellung von Grünzäsuren in der Karte dort, wo das Zusammenwachsen bereits in der Vergangenheit weit vorangeschritten ist (siehe Kapitel 2.2).

Durch die starke Zunahme des touristischen Wohnens und des eigengenutzten Zweitwohnens fehlt immer mehr Dauerwohnraum. Dies hat zu einem angespannten Wohnungsmarkt auf der Insel bei zeitgleich saisonalem Leerstand und der Verödung einzelner Ortsteile und Quartiere geführt. Die daraus resultierende schwierige Versorgung von Einheimischen und Arbeitskräften mit Wohnraum hat zusammen mit dem demographischen Wandel negative Auswirkung auf die Gesamtentwicklung der Insel. Die Sicherung und Schaffung von Dauerwohnraum, insbesondere auch für einkommensschwächere Haushalte und für die auf der Insel benötigten Arbeitskräfte ist daher von zentraler Bedeutung. Aufgrund der Abhängigkeit der insularen Wirtschaft und Versorgung von den vom Festland einpendelnden Arbeitnehmerinnen und -nehmern besteht das hohe Risiko der unzureichenden Aufrechterhaltung kommunaler und öffentlicher Infrastrukturen.

Das Dauerwohnen ist gegenüber touristischem Wohnen und Zweitwohnen zu stärken und langfristig zu sichern (siehe Kapitel 2.7). Es ist sicherzustellen, dass für eine stabile, soziokulturelle Mischung und zur Vermeidung von Verdrängungsprozessen auf dem Wohnungsmarkt keine weitere Umnutzung von Dauerwohnraum zu Zweit- oder Ferienwohnungen stattfindet.

Der künftige Wohnungsneubau soll innerhalb der Baugebietsgrenzen erfolgen und mit ortsangepasster Dichte planerisch nur noch den tatsächlichen Bedarf der einheimischen Bevölkerung decken. Bei der Entwicklung neuer Bauflächen und der Schaffung neuer Baurechte für Dauerwohnnutzungen sind geeignete Instrumente zur nachhaltigen Sicherung des Dauerwohnraums anzuwenden (siehe auch Kapitel 2.7 Begründung 1-2). Dabei sollte eine Entwicklung nur auf gemeindeeigenen Flächen angestrebt werden.

Der Mangel an geeignetem Dauerwohnraum wirkt sich auch auf viele Bereiche der Bereitstellung öffentlicher und privater Dienstleistungen und einen insgesamt starken Fachkräftemangel aus.

Auch in den unbeplanten Ortslagen, in denen durch Gebäudeabriss, Umnutzungen oder Nachverdichtungen neue Wohnungen entstehen können, sollten die Gemeinden von den Instrumenten der Bauleitplanung Gebrauch machen, um die

Dauerwohnnutzung zu sichern. Hierzu bietet sich eine gesamtinsulare, konzeptionelle Vorgehensweise an.

Die Gemeinde Sylt hat mit dem Beherbergungskonzept eine geeignete Grundlage für den planerischen Umgang mit der Sicherung und Entwicklung des Dauerwohnens sowie der touristischen Infrastruktur geschaffen. Dies sollte Richtschnur für die zukünftigen Bauleitplanungen sein.

Die anderen Inselgemeinden haben für die zukünftige Wohnbauentwicklung einen raumordnerischen Vertrag mit der Landesplanung geschlossen. Dieser bildet die Grundlage für quantitative und qualitative Aspekte des Wohnungsbaus in den Gemeinden. Der wohnbauliche Entwicklungsrahmen des Landesentwicklungsplans 2021 wird mit diesem Instrument für die beteiligten Gemeinden, Hörnum, Kampen, List und Wenningstedt-Braderup, ersetzt. Dem raumordnerischen Vertrag liegt das von den Gemeinden beschlossene Wohnungsmarktkonzept für die Insel Sylt (2012) und den dort beschriebenen rechtlichen Sicherungsinstrumenten zu Grunde. Die Potenzialflächen des raumordnerischen Vertrags basieren auf dem Wohnraumentwicklungskonzept Sylt 2025 der Sylter Gemeinden.

Alle Inselgemeinden sollten sich dafür einsetzen, einen bedarfsgerechten Wohnungsbau gesamtinsular zu koordinieren.

Angesichts der insularen Engpässe im Wohnungsmarkt kommt der Entlastungsfunktion des Festlandes eine besondere Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund sollte eine regional abgestimmte Betrachtung der räumlichen Entwicklung im Hinblick auf die landseitige Deckung von Inselbedarfen im nördlichen Nordfriesland, insbesondere im Wohnungsbau, angestrebt werden.

Mit dem Projekt „Dünenpark“ in der Gemeinde List wird ein wichtiger Baustein zur Versorgung der Insel mit dringend benötigtem Dauerwohnraum geschaffen. Bei der weiteren Umsetzung soll darauf geachtet werden, dass die gewählten Sicherungsinstrumente für das Dauerwohnen konsequent zur Anwendung kommen und überwacht werden.

Mit der Umsetzung des Feriendorfes im „Dünenpark“, dem „Lanser Hof“, sowie weiteren Projekten in der Hafenstraße werden sich die touristischen Kapazitäten in List erheblich ausweiten. Ein weiterer Zubau soll daher in der Gemeinde List nicht mehr erfolgen. Herausforderungen ergeben sich dadurch für die Infrastruktur und die verkehrliche Situation. Mit dem „Lister Markt“ wurde ein neues Versorgungszentrum

geschaffen. Die weitere Aufwertung der Hafenstraße als gemischtes Quartier und als verbindendes Element zwischen Hafen und „Lister Markt“ soll weiterhin angestrebt werden.

In der Ortslage Hörnum bestehen nur sehr geringe Entwicklungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau. Vor diesem Hintergrund ist die potenzielle Entwicklungsfläche Hörnum-Nord basierend auf dem Wohnraumentwicklungskonzept der Insel Sylt durch die Baugebietsgrenzen erfasst. Die Fläche steht daher für den Wohnungsbau aus raumordnerischer Sicht zur Verfügung. Bisher konnte jedoch kein Investor für die Umsetzung gefunden werden. Daher soll geprüft werden, ob an einer Entwicklung der Fläche festgehalten werden kann. Zu beachten sind darüber hinaus die hohen naturschutz- und küstenschutzfachlichen Anforderungen.

Aufgrund der geographischen Besonderheiten und den daraus resultierenden Verkehrswegen auf der Insel, der Bündelung von Verkehrsknotenpunkten (Bahnhof, Flugplatz) und der Versorgungsinfrastruktur gibt es insbesondere in der Hauptsaison eine hohe Verkehrsbelastung auf der Insel. Ein konzeptionelles Vorgehen zur verbesserten Verkehrslenkung (insbesondere Verkehrsberuhigung) des fahrenden und ruhenden Verkehrs ist notwendig, um langfristig eine gute Aufenthaltsqualität in den Ortslagen zu gewährleisten. Bereits erarbeitete Verkehrskonzepte der Gemeinden Sylt und List bieten hier vielfältige Ansatzpunkte, den Umweltverbund von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Rad- und Fußverkehr auszubauen. Verkehrslenkende Maßnahmen sollen gesamtinsular und interkommunal abgestimmt werden. Die genannten Ansätze sollten gesamtinsular zusammengeführt werden und in einem Verkehrskonzept für die ganze Insel münden.

Durch den Verkehrsflughafen Sylt für den Linien- und Geschäftsflugverkehr sowie Luftsport besteht eine wichtige zusätzliche Verbindung zum Festland. Dieser soll für die Zwecke der allgemeinen Luftfahrt in seiner Funktion gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden (siehe auch Kapitel 4.6). Städtebauliche Vorgaben aufgrund des Bauschutzbereiches nach § 17 Luftverkehrsgesetz sind für die weitere Siedlungsentwicklung zu beachten.

In den Gemeinden List und Hörnum befinden sich regional bedeutsame Häfen. Über den Hafen List besteht eine Fährverbindung zur dänischen Halbinsel Rømø.

Der Nahbereich Sylt ist vollständig vom Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer umgeben, welcher von der UNESCO als Weltnaturerbe ausgezeichnet worden und als Vorranggebiet für Naturschutz ausgewiesen ist. Entsprechend sensibel sind die Strandbereiche. Hier sollen weitere Umweltbelastungen durch Tourismus, Bautätigkeit und Kraftfahrzeugverkehr sowie weitere Bebauung vermieden werden. Darüber hinaus sind weite Teile der Insel Vorranggebiete für den Naturschutz. Auf die entsprechenden Regelungen in Kapitel 2.1 wird verwiesen.

Eine Versorgung der Strandbereiche soll weiterhin auf Grundlage des interkommunal, gesamtinsular geltenden und mit Kreis- und Landesbehörden abgestimmten Strandversorgungskonzeptes erfolgen. Dabei soll weiterhin die unmittelbare Strandversorgung vorrangig bedient werden. Belange des Küsten- und Naturschutzes sind dabei besonders zu beachten (siehe auch Kapitel 2.5).

Zur Sicherung des begrenzten Süßwasservorkommens sind zwei Wasserschutzgebiete ausgewiesen worden.

Die Insel ist als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen (siehe auch Kapitel 2.7). Alle Gemeinden der Insel Sylt sind anerkannte Seeheilbäder oder Seebäder. Wegen der herausragenden Bedeutung der Insellandschaft für Natur und Landschaft sowie Tourismus und Erholung sollen die landschaftlichen Qualitäten besonders gesichert und gepflegt werden. Eingriffe in den Landschaftshaushalt müssen auf das notwendige Maß beschränkt werden. Die Freiräume der Insel sind zu erhalten.

Im Rahmen der touristischen Entwicklung sollten umweltverträgliche und landschaftsschonende Tourismusformen im Sinne einer Qualitätsförderung gegenüber rein quantitativen Ansätzen gefördert werden. Auswirkungen auf Natur und Umwelt sollten durch geeignete Maßnahmen minimiert werden.

Nahbereich Niebüll

Die Stadt Niebüll ist Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und für das nordwestliche Festland des Kreises Nordfriesland ein wichtiges Versorgungszentrum für Güter und Dienstleistungen des gehobenen, längerfristigen Bedarfs. Zur überdurchschnittlich guten Ausstattung von Niebüll mit Versorgungseinrichtungen gehören eine Vielzahl von privaten Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten wie auch das Klinikum Nordfriesland und (Berufs-)Schulen. Die Stadt soll in ihrer

Funktion als wichtiges Arbeitsplatzzentrum und als Krankenhausstandort weiter gestärkt werden.

Darüber hinaus nimmt Niebüll gleichfalls Versorgungsfunktionen für die nordfriesischen Inseln, insbesondere für die Insel Sylt, sowohl als Wohn- und Gewerbestandort als auch als Schulstandort wahr. Vor diesem Hintergrund sollte eine regional abgestimmte Betrachtung der räumlichen Entwicklung im Hinblick auf die landseitige Deckung von Inselbedarfen im nördlichen Nordfriesland, insbesondere im Wohnungsbau, angestrebt werden (siehe hierzu auch die Ausführungen zum Nahbereich Sylt).

Zur Deckung des gestiegenen Wohnraumbedarfs sind die Bauleitplanungen für zwei neue Baugebiete an der Gather Landstraße und der Klanxbüller Straße/TegelwangerWeg bereits abgeschlossen und sollen zeitnah umgesetzt werden. Der Flächennutzungsplan sieht darüber hinaus jedoch keine weiteren Wohnbauflächen vor. Daher sollten zukünftige Potenziale für den Wohnungsbau unter Beachtung der räumlichen Besonderheiten (Stadtgrenzen, Bundesstraße 5) ermittelt werden. Die Voruntersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept bieten hierfür eine fundierte Grundlage, indem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe und Leerstände sowie untergenutzte Brachflächen zur möglichen Innenverdichtung ermittelt wurden.

Die Stadt Niebüll ist Schwerpunktort der gewerblichen Entwicklung im Norden des Kreises Nordfriesland (siehe auch Kapitel 3.4) und hat mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans im Jahr 2006 (letzte Änderung 2018) die Voraussetzungen für eine gewerbliche Entwicklung im Osten der Stadt, verkehrsgünstig gelegen an der Bundesstraße 5, geschaffen. Die sich nördlich an das Gewerbegebiet anschließenden Flächen sind Potenziale für die weitere gewerbliche Entwicklung und sollten im Planungszeitraum bedarfsgerecht zur Stärkung der Stadt und der Region entwickelt werden. Eine Kooperation mit der Gemeinde Leck im Bereich der gewerblichen Entwicklung sollte aufgrund der Flächenpotenziale (Flugplatz Leck) angestrebt werden. Das Technologie- und Gründerzentrum – Nordfriesisches Innovations-Center (NIC GmbH) erfüllt eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region und soll in seiner Funktion erhalten und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden.

Aufgrund des in der Gemeinde Klixbüll vorhandenen leistungsfähigen Umspannwerkes der Höchstspannungsebene, kann die Ansiedlung energieintensiver Betriebe sowie energiewendeaffiner Betriebe geprüft werden. Diese Entwicklung sollte in interkommunaler Zusammenarbeit zumindest mit der Stadt Niebüll erfolgen. Bei der Flächenentwicklung ist auf eine städtebauliche Anbindung zu achten. Die neu gegründete Entwicklungsgesellschaft Nordfriesland kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Gemeinde Risum-Lindholm nimmt im Nahbereich aufgrund ihrer Ausstattung und Größe eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion wahr (siehe auch Kapitel 3.2). Aufgrund der geringen räumlichen Distanz zwischen der Gemeinde Risum-Lindholm und dem Zentralen Ort Niebüll kommt der Abstimmung der Bauleitplanungen und der interkommunalen Zusammenarbeit eine besondere Bedeutung zu. Flächen- und Infrastrukturplanungen der Gemeinde Risum-Lindholm sollen daher besonders eng mit dem Zentralen Ort Niebüll, vornehmlich im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit, abgestimmt werden. Eine gemeinsame konzeptionelle Flächenplanung sollte dabei angestrebt werden. Wegen der langgezogenen Ortslage soll sich die Entwicklung der Gemeinde Risum-Lindholm vorrangig kompakt an den bestehenden Infrastrukturschwerpunkten orientieren und eine weitere bandartige Siedlungsentwicklung vermieden werden.

Der Nahbereich Niebüll ist durch viele Windkraftanlagen geprägt. Die sich dadurch ergebenden Vorgaben sind bei der weiteren Siedlungsentwicklung zu beachten.

Die Reduktion des sehr hohen Verkehrsaufkommens während der touristischen Hochsaison an der Autoverladung der Bahnstrecke nach Westerland/Sylt stellt weiterhin eine Herausforderung dar und soll durch geeignete Maßnahmen umgesetzt werden. Auch sollen Maßnahmen zur Regelung des ruhenden Verkehrs in der Niebüller Innenstadt inklusive Umgestaltung des Marktplatzes umgesetzt werden. Insgesamt soll die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr unter anderem durch neue Wegeverbindungen ausgebaut werden.

Die stillgelegte Bahnstrecke Risum-Lindholm – Flensburg-Weiche endet in der Gemeinde Risum-Lindholm Die stillgelegte Strecke wird weiterhin als Trasse gesichert. (siehe auch Kapitel 4.2).

Das Verkehrsangebot zwischen Niebüll–Tøndern soll verdichtet und die Sicherungstechnik auf der Strecke Niebüll–Westerland soll modernisiert werden. Siehe ergänzend Kapitel 4.2.

Am ZOB Niebüll soll die Barrierefreiheit ausgebaut sowie Angebote für multimodale Verkehre geschaffen werden.

Der Zentrale Ort Niebüll ist anerkannter Luftkurort. Der nördlich im Nahbereich befindliche Gotteskoogsee ist ein Vorranggebiet für den Naturschutz und aufgrund der naturräumlichen Ausstattung auch als Naherholungsgebiet beliebt.

Große Teile des Nahbereichs, insbesondere entlang der Nordseeküste in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, sind als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Hier kommt dem Erholungs- und Badeort Dagebüll aufgrund seiner Kaplage als wichtiger Fähr- und Versorgungshafen für die Inseln und Halligen eine besondere Rolle zu (siehe auch Kapitel 4.5). Dagebüll hat sich in den letzten Jahren im touristischen Bereich stark entwickelt und ist als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Die weitere bauliche Entwicklung wird durch die Bahnlinie im Süden und die Landesstraßen 191 und 9 im östlichen Bereich begrenzt. Diese Zäsuren sollen bei der weiteren Entwicklung nicht überschritten werden. Die jenseits der genannten Zäsuren liegenden Bereich sind im Sinne der großräumigen Freiraumsicherung als regionale Grünzuge ausgewiesen (siehe auch Kapitel 2.2).

Nahbereich Tönning

Das Unterzentrum Tönning erfüllt Teilfunktionen eines Mittelzentrums und bietet damit eine wichtige Versorgungsfunktion auch über den Nahbereich hinaus.

Als Siedlungsschwerpunkt soll Tönning für die künftige Entwicklung im Wohnungsbau sowie im Gewerbe- und Dienstleistungssektor entsprechende Flächen bedarfsgerecht zur Verfügung stellen. Die Eider im Süden sowie die Bundesstraßen 5 und 202 stellen Zäsuren für die Siedlungsentwicklung dar. Darüber hinaus gibt es innerörtlich lediglich eine Bahnquerung. Wohnbauliche Entwicklungspotenziale sollen im Westen des Stadtgebietes und im Ortsteil Olversum geprüft werden. Die gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten sollen im Anschluss an die bestehenden Gewerbegebiete nahe der Bundesstraße 202 im Westen des Stadtgebietes geprüft werden.

Der Stadtentwicklung wird auch zukünftig die Aufgabe zukommen, die historische Altstadt als attraktives Versorgungszentrum zu sichern und weiterzuentwickeln. Die gestalterische und funktionale Aufwertung des zentralen Bereichs sowie des Stadtbildes sollten dabei im Vordergrund stehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung des ehemaligen Krankenhausgeländes wurden bereits geschaffen. Eine besondere Herausforderung stellt die Sicherstellung und Aufwertung der Einzelhandelsstrukturen im zentralen Versorgungsbereich von Tönning dar.

Die Stadt Tönning versorgt als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums auch Teile des angrenzenden Kreises Dithmarschen. Es bietet sich daher trotz der trennenden Wirkung der Eider an, Gemeinsamkeiten zu identifizieren und Kooperationsmöglichkeiten zu eruieren. Dies gilt insbesondere für die Gemeinden im Nahbereich Lunden (Planungsraum III).

Im Nahbereich weist die Gemeinde Oldenswort eine gute Grundversorgung auf. Aufgrund der Nähe zur ähnlich gut ausgestatteten Nachbargemeinde Witzwort (Nahbereich Friedrichstadt) bietet sich eine interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Siedlungsentwicklung und Daseinsvorsorge an.

Die Stadt Tönning besitzt einen stündlichen Bahnanschluss nach Sankt Peter-Ording und Husum. Der Bahnhof soll im Rahmen der Sanierung barrierefrei ausgebaut werden.

Insbesondere auch für den Tourismus ist die Anbindung an überregionale Radfernwege (unter anderem Wikinger-Friesen-Radweg) und regionale Radwege von besonderer Bedeutung. Im Nahbereich sollte das Radwegenetz, auch zur Anbindung an die Bahnanschlüsse ausgebaut werden.

Gemeinsam mit Sankt Peter-Ording, Friedrichstadt und der Halbinsel Eiderstedt bildet Tönning, als anerkannter Luftkurort, eine lokale Tourismusorganisation (LTO), die einen sanften, qualitätsvollen und interkommunal abgestimmten Tourismus fördern soll.

Der Ortskern von Tönning sowie die Ortsteile entlang der Eider sind aufgrund der Konzentration von touristischer Infrastruktur sowie historischen Sehenswürdigkeiten Kernbereich für Tourismus und Erholung, welcher gesichert und weiterentwickelt werden soll. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem historischen Hafen und dem stadtnahen Eider-Ufer mit dem Multimar Wattforum als überregional bedeutsamer

touristischer Einrichtung. Die Eidermündung mit benachbartem Eidersperrwerk bietet weiteres touristisches Potenzial im Nahbereich. Darüber hinaus ist ganz Eiderstedt aufgrund der flächendeckenden landschaftlichen Qualität sowie der vorhandenen touristischen und erholungsbezogenen Infrastruktur als Kernbereich für Erholung ausgewiesen.

Hierzu gehört auch das etwa 1.500 Hektar große Katinger Watt, welches Bestandteil des EU-Vogelschutzgebietes „Ramsar-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ ist. Hier soll die naturnahe Erholung sowie der Ausbau weiterer Naturerlebnisräume im Vordergrund stehen, wobei eine weitere Nutzungsintensivierung vermieden werden sollen.

Nahbereich Leck

Der Nahbereich des Unterzentrums Leck ist überwiegend ländlich geprägt. Leck bildet den Siedlungsschwerpunkt im Nahbereich und dient als Haupteinkaufs- und Versorgungsstandort für die umliegenden Gemeinden des Nahbereichs. Das Angebot soll bedarfsgerecht ausgebaut werden, sodass die Funktion gesichert und gestärkt werden kann.

Von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Gemeinde ist die Konversion des ehemaligen Militärflugplatzes Leck. Die Konversion erfolgt in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Gemeinden Tinningstedt und Klixbüll.Auf das Moratorium des Bundesministeriums der Verteidigung für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) wird verwiesen (Begründung zu Kapitel 4.11 Absatz 2).

Bereits in Umsetzung ist eine rund 14 Hektar große Wohnbaufläche im östlichen Teil der Konversionsfläche, die über die Ortslage Leck erschlossen wird. Sie soll um neun Hektar erweitert werden, so dass rund 350 Wohneinheiten geplant werden. Mit dieser Fläche kann mittelfristig der Wohnungsbedarf des Unterzentrums gedeckt werden.

Darüber hinaus findet bereits eine Nachnutzung der ehemaligen Landebahn als Teststrecke für Kraftfahrzeuge durch das Kraftfahrtbundesamt statt. Der Sonderlandeplatz für den Segelsport könnte ebenfalls in den Bereich der Landebahn verlegt werden (siehe auch Kapitel 4.6). Im südöstlichen Bereich verbleiben weiterhin Flächen in Nutzung durch die Bundeswehr.

In Planung sind der Business Park Südtondern mit rund 65 Hektar Gewerbefläche und ein Datacenter durch Nachnutzung eines ehemaligen Bunkers. Mit der geplanten gewerblichen Entwicklung können mittelfristig die Gewerbebedarfe der Region gedeckt werden. Um ein Überangebot zu vermeiden, bietet sich eine enge Abstimmung mit dem Zentralen Ort Niebüll an. Für den westlichen Teil des ehemaligen Flugplatzes gibt es erste Überlegungen für verschiedene Nutzungsansätze, die konzeptionell weiter konkretisiert und passgenau auf die Liegenschaft ausgerichtet werden sollen. Ziel ist die wirtschaftliche Stärkung der Region durch einen Strukturwandel, von dem auch die angrenzenden Gemeinden im Nahbereich profitieren sollen.

Bisher befindet sich der gewerbliche Schwerpunkt in Leck im nördlichen Siedlungsbereich im Gewerbegebiet Nord. Dort stehen allerdings keine Flächen mehr zur Verfügung. Eine weitere Entwicklung dort ist in Abhängigkeit mit der Entwicklung der Konversionsflächen zu sehen und soll entsprechend aufeinander abgestimmt erfolgen. Auf Kapitel 3.4, Begründung zu 1 wird verwiesen.

Ob über die geplanten Wohnbauflächen auf dem ehemaligen Flugplatz hinaus mittelfristig weiterer Flächenbedarf besteht, soll sorgsam geprüft werden. Das Ortsentwicklungskonzept Leck 2030 hat Möglichkeiten der Weiterentwicklung bestehender Wohnquartiere, der Nachverdichtung sowie der Siedlungsarrondierung (unter anderem bestehende Flächennutzungsplanreserven) aufgezeigt. Diese Maßnahmen sollen parallel zur Entwicklung der Neubauflächen auf dem ehemaligen Flugplatz umgesetzt werden.

Im Westen wird eine wohnbauliche Entwicklung durch die Nähe zu ehemaligen Windvorranggebieten erschwert. Die innerörtlichen Verläufe der Lecker Au und des Lecker Mühlenstroms sollen als Freiräume gesichert und weiterentwickelt werden.

Die stillgelegte Bahnstrecke Risum-Lindholm–Flensburg-Weiche verläuft durch die Ortslage Leck. Die stillgelegte Strecke wird weiterhin als Trasse gesichert. (siehe auch Kapitel 4.2).

Außerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes befinden sich die Ortsteile Klintum und Oster-Schnatebüll. Die bauliche Entwicklung soll ortsangemessen und konzentriert in der Hauptortslage Leck erfolgen, auf eine Baugebietsausweisung in den Ortsteilen soll verzichtet werden.

Der Klintumer Berg südlich der Ortslage Klintum ist ein das Landschaftsbild weithin prägender Hügel (Geotop) und deshalb von Bebauung freizuhalten.

Die Gemeinde Leck ist anerkannter Luftkurort. Im Süden des Unterzentrums befindet sich mit dem Langenberger Forst ein Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft, das gleichzeitig als Kernbereich für Erholung ausgewiesen ist. Die Erholungsnutzung soll daher unter Berücksichtigung der Aspekte von Natur und Landschaft gesichert und behutsam weiterentwickelt werden. Nördlich der ehemaligen Landebahn befinden sich Vorranggebiete für den Naturschutz. Ob diese Flächen eine Bedeutung für die Naherholung haben können, könnte im Zuge der Weiterentwicklung der Konversionsfläche geprüft werden.

Die Gemeinde Ladelund nimmt aufgrund ihrer Ausstattung sowie Lage im Grenzraum zu Dänemark in einem abseits gelegenen und dünn besiedelten Teilbereich ergänzende überörtliche Versorgungsfunktionen wahr. Die Entwicklung Ladelunds darf dabei nicht zu Lasten des Zentralen Ortes gehen. Eine Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit mit dem Zentralen Ort soll angestrebt werden. Auf Kapitel 3.2 wird verwiesen.

Der nördlich der Ortslage gelegene Badesee mit kleinem Campingplatz kann als Anknüpfungspunkt für einen behutsamen Ausbau der Erholungsinfrastruktur an dieser Stelle genutzt werden.

Die Umnutzung eines ehemaligen Munitionsdepots in der Gemeinde Enge-Sande durch Betriebe aus dem Bereich der Erneuerbaren Energien im Rahmen des GreenTEC/OffTEC Campus ist weitestgehend erfolgt. Die konzeptionelle Ausrichtung ist durch entsprechende Zielabweichungsverfahren rechtlich vorbereitet worden. Diese bilden die Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebietes.

In der Gemeinde Bramstedtlund ist die Umnutzung des ehemaligen Sanitätsdepots für einen Gewerbebetrieb bereits weit fortgeschritten.

Teile des Nahbereiches sind bereits stark durch die Windkraftnutzung und durch ehemalige Vorranggebiete für die Windenergie geprägt. Hierdurch ergeben sich für einige Gemeinden Beschränkungen bei der Siedlungsentwicklung. Die entsprechenden Belange sind daher zu berücksichtigen.

Aufgrund des in der Gemeinde Klixbüll vorhandenen leistungsfähigen Umspannwerkes der Höchstspannungsebene, kann die Ansiedlung energieintensiver

Betriebe sowie energiewendeaffiner Betriebe geprüft werden. Diese Entwicklung sollte in interkommunaler Zusammenarbeit zumindest mit der Stadt Niebüll erfolgen. Bei der Flächenentwicklung ist auf eine städtebauliche Anbindung zu achten. Die neu gegründete Entwicklungsgesellschaft Nordfriesland kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Nahbereich Bredstedt

Das gut ausgestattete Unterzentrum Bredstedt versorgt den Nahbereich mit seinen zentralen Einrichtungen und Angeboten für den qualifizierten Grundbedarf.

Mit den Ortslagen der Gemeinden Breklum und Struckum bildet Bredstedt im Süden entlang der Bundesstraße 5 und der Bahnstrecke Hamburg – Westerland ein rund sechs Kilometer langes, zusammenhängendes Siedlungsband. Die Ortslagen Breklum und Struckum sind daher Teil des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes des Zentralen Ortes Bredstedt. Die Gemeinden Breklum und Struckum ~~können~~nehmen an der Entwicklung des Zentralen Ortes ~~teilhaben~~teil. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen. Die bestehende interkommunale Zusammenarbeit soll gesichert und gegebenenfalls intensiviert werden. Eine gemeinsame konzeptionelle Grundlage zur Siedlungsentwicklung sollte angestrebt werden. Das Siedlungsband ist durch von Bebauung freizuhaltende Grünzäsuren (siehe Kapitel 2.2, Ziel 2 sowie Begründung zu 2) gegliedert. Die Siedlungsentwicklung soll auch weiterhin vornehmlich auf Gebiete im Nordosten und Osten der Ortslage Bredstedt konzentriert werden. Dabei ist ein Zusammenwachsen zwischen dem Stadtgebiet von Bredstedt und dem Ortsteil Ost-Bordelum der Gemeinde Bordelum im Hinblick auf den schützenswerten Umgebungsbereich des Stollbergs auszuschließen.

Der Verlauf der zukünftigen Bundesstraße 5 soll dabei als räumliche Zäsur dienen (siehe Kapitel 4.1). Die Flächen zwischen dem Siedlungszusammenhang und dem zukünftigen Verlauf der Bundesstraße 5 sollten einer konzeptionellen, planerischen Betrachtung unterzogen werden.

Die Ortslagen haben sich entlang des Geestrückens entwickelt. Richtung Westen sollten Blickbeziehungen in die Marsch beibehalten und gesichert werden.

Im Nahbereich hat die Gemeinde Langenhorn aufgrund ihrer Größe und Ausstattung eine ergänzende überörtliche Versorgungsfunktion (siehe Kapitel 3.2). Bei der

weiteren Siedlungsentwicklung sollte die vorhandene Schwerpunktsetzung im Sinne einer Ortsmittelpunktbildung im Bereich der Grundschule weiter gestärkt werden.

Die gewerbliche Entwicklung des Zentralen Ortes sollte sich vorrangig nordöstlich der Stadt und damit zum einen an den bestehenden Gebieten „Rosenburger Weg“ konzentrieren und zum anderen die zukünftige Erschließung der geplanten Ortsumgehung der Bundesstraße 5 berücksichtigen. Eine Weiterentwicklung des Gewerbegebietes „Wittenburger Ring“ hingegen sollte aufgrund der abgesetzten Lage vermieden werden.

Weite Teile des Nahbereiches sind durch die Windkraftnutzung geprägt. Insbesondere die Siedlungsentwicklung der Gemeinden Högel und Vollstedt unterliegt aufgrund der Schallausbreitung und erforderlicher Abstände besonderen Herausforderungen. Die amtsfreie Gemeinde Reußenköge ist in besonderer Weise durch die Windkraftnutzung geprägt. Aufgrund der erforderlichen Abstände und des Fehlens einer Ortslage ist eine Siedlungsentwicklung nur eingeschränkt möglich. In diesen Teilräumen ist daher bei der Siedlungsentwicklung dem Immissionsschutz besonders Rechnung zu tragen.

Die östlich um die Ortszentren geplante Ortsumgehung soll die Ortszentren von Bredstedt, Breklum und Struckum von innerstädtischen Verkehrsbelastungen der Bundesstraße 5 entlasten (siehe auch Kapitel 4.1). Für den Streckenverlauf der alten Bundesstraße 5 sollten Maßnahmen zur Steigerung von Aufenthaltsqualität und zur Verkehrsberuhigung durch Öffnung für andere Verkehre (Fuß- und Radverkehr) geprüft werden.

Der ÖPNV sollte weiter ausgebaut werden, um eine bessere Anbindung in die Region und insbesondere der Umlandgemeinden an den Bahnhof Bredstedt zu ermöglichen.

Die bestehende interkommunale Zusammenarbeit mit der Gemeinde Vollstedt im Rahmen des Kooperationsraums BBSV (Bredstedt, Breklum, Struckum, Vollstedt) zur Konzeptionierung neuer Verkehrsmodelle soll verstetigt und gegebenenfalls intensiviert werden.

Im Nahbereich liegt der Fährhafen Schlüttsiel. Dieser ist ein wichtiger Versorgungs- und Fährhafen für die Halligen sowie ein Baustein für die langfristige touristische Infrastruktur der Halligen und der Insel Amrum, und soll als solcher erhalten werden.

Die Geeständer in den Gemeinden Ahrenshöft, Almdorf, Bohmstedt und Langenhorn sollten als natürliche Begrenzungen nicht übersprungen werden.

Weite Teile des Nahbereichs befinden sich in einem Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung. Der Zentralort Bredstedt ist ein anerkannter Luftkurort.

Dabei eignen sich besonders die Gebiete nördlich und östlich vom Stollberg sowie die Naturschutzgebiete Langenhorner- und Bordelumer Heide aufgrund ihrer landschaftlichen Vielfalt mit Wäldern, Heiden und Mooren sowie kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten für eine landschaftsgebundene Erholung. Auch entlang der Küstenlinie befinden sich Flächen, die als Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer für die Erholungsnutzung von Bedeutung sind.

Die bestehenden Badestellen „Lüttmoorsiel“ im Beltringharder Koog und auf der Hamburger Hallig sind für die Stärkung und Entwicklung des Tourismus in der Region von großer Bedeutung. Die Halligwelt ist zudem weltweit einmalig und sollte als solche erhalten werden. Neben der Bedeutung für Natur, Landschaft und Artenschutz sowie den Tourismus erfüllen die Halligen auch Funktionen des Küstenschutzes. Insofern sind die Halligen sowohl als Vorranggebiet für den Naturschutz als auch als Vorranggebiet für den Küstenschutz ausgewiesen (siehe auch Kapitel 2.1 und Kapitel 2.5). Vor diesem Hintergrund sollten bestandssichernde Bauleitplanungen im Vordergrund stehen und diesen besonderen Aspekten Rechnung tragen. Integrierte Konzeptansätze unter Beteiligung aller relevanten Akteure können geeignete Ansätze sein, um dem weiteren Strukturwandel zu begegnen.

Die landschaftlichen Voraussetzungen für diese Nutzungen sollen langfristig erhalten bleiben. So sind die dem Küstenschutz dienenden Lorengleise zu den Halligen Oland und Langeneß sowie Nordstrandischmoor auch für die Versorgung von Bedeutung und sollten für den gelenkten Tourismus im Nationalpark mit zur Verfügung stehen. Sie sollten daher funktionsgerecht unterhalten werden.

Nahbereich Wyk auf Föhr (mit Nebel)

Das gemeinsame Unterzentrum Wyk auf Föhr und Nebel (Amrum) versorgt die zum Nahbereich gehörenden Inselgemeinden auf Föhr und Amrum.

Der Tourismus lässt insbesondere in den Sommermonaten die Zahl der auf den Inseln wohnenden Personen erheblich anwachsen, sodass die erforderliche Infrastruktur auf erheblich mehr zu versorgende Bevölkerung ausgerichtet sein muss. Im Wohnraumentwicklungskonzept ~~2023~~ für die Inseln Föhr und Amrum wurden Potenzialflächen unter Berücksichtigung städtebaulicher und fachrechtlicher Aspekte für die wohnbauliche Entwicklung identifiziert, die Grundlage für die Abgrenzung der Baugebietsgrenzen sind.

Das Wohnungsmarktkonzept für die Inseln Föhr und Amrum hat einen Wohnungsneubaubedarf bis 2030 für Föhr von insgesamt 360 Wohneinheiten und für Amrum von rund 180 Wohneinheiten in der Basisvariante ermittelt, wobei die Schaffung von Dauerwohnen in barrierearmer, bezahlbarer Ausgestaltung im Fokus stehen soll. Der Umfang der im Rahmen des Wohnraumentwicklungskonzeptes identifizierten Potenzialflächen für den Wohnungsbau erscheint grundsätzlich geeignet, den Bedarf zu decken. Dennoch sollten weitere interkommunale Kooperationen zur gemeinsamen, insularen Wohnraumversorgung zur Verknüpfung von Wohnumgsmarktkonzept und Wohnraumentwicklungskonzept angestrebt werden. Dafür erforderliche neue Bedarfsprognosen sollten bei Bedarf erarbeitet werden. Insgesamt soll der Konkurrenz zwischen Dauer-, Zweit- und Ferienwohnen begegnet und städtebauliche Instrumente eingesetzt werden, um bedarfsgerechtes Wohnen auch langfristig zu entwickeln und zu sichern (siehe auch Kapitel 2.7).

Der insulare Bedarf an Gewerbeflächen soll im Wesentlichen in Wyk auf Föhr und in Nebel auf Amrum gedeckt werden. Der gewerbliche Schwerpunkt der Stadt Wyk auf Föhr liegt im Norden des Stadtgebietes. Dort wären vorrangig weitere Flächen zur Deckung des insularen Gewerbeflächenbedarfes zu suchen. Darüber hinaus gehende Gewerbeflächenausweisungen sollten möglichst in interkommunaler Kooperation erfolgen.

Die jeweilige Silhouette der Inseln, das Bild der Landschaft und der alten Friesendörfer sollten bei der städtebaulichen Entwicklung nicht beeinträchtigt werden.

Die Gemeinde Wrixum liegt im baulichen Siedlungszusammenhang mit dem Unterzentrum Wyk auf Föhr. Damit kann die Gemeinde Wrixum an der zentralörtlichen Funktion teilnehmen. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen.

Insbesondere kann die Gemeinde Wrixum helfen, mögliche Flächenengpässe des Unterzentrums zu decken.

Generell sind aufgrund der Insellage raumbedeutsame Siedlungsentwicklungen jeweils gesamtinsular abzustimmen. Die naturschutz- und küstenschutzfachlichen Rahmenbedingungen begrenzen die Siedlungsentwicklung auf der Insel Amrum in deutlich stärkerem Maße. Die interkommunale Zusammenarbeit ist daher bei der Siedlungsentwicklung auf Amrum von noch höherer Bedeutung.

Aufgrund der Nutzung durch die allgemeine Luftfahrt sowie insbesondere den Geschäftsflugverkehr und Luftsport des Verkehrslandeplatzes Wyk auf Föhr sind für die weitere Siedlungsentwicklung die Vorgaben durch den Bauschutzbereich gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz zu beachten (siehe auch Kapitel 4.6).

Durch ihre hervorragenden landschaftlichen und klimatischen Voraussetzungen stellen die Inseln Föhr und Amrum einen bedeutenden Tourismusschwerpunkt dar. Die Stadt Wyk auf Föhr und die Gemeinden Wittdün und Norddorf auf Amrum sind anerkannte Seeheilbäder, die Gemeinden Nebel, Nieblum und Utersum sind anerkannte Seebäder sowie die weiteren Gemeinden der Insel sind anerkannte Erholungsorte. Der Tourismus ist auf beiden Inseln der Hauptwirtschaftsfaktor und soll im Planungszeitraum geordnet weiterentwickelt werden.

Wegen der bereits erreichten baulichen Konzentration und ihrer nur begrenzten Belastbarkeit sind der weiteren touristischen Entwicklung jedoch Grenzen gesetzt. Auf Kapitel 2.7 wird verwiesen.

Nahbereich Friedrichstadt

Die Stadt Friedrichstadt übernimmt als Unterzentrum die qualifizierte Grundversorgung für einen ländlich strukturierten Nahbereich.

Das historische Stadtbild der alten Holländer-Siedlung mit ihren Grachten (eingetragenes Stadtdenkmal) ist in Schleswig-Holstein einmalig und in seiner Gesamtanlage sowohl von hohem denkmalpflegerischem Wert als auch ein touristischer Anziehungspunkt. Hierauf ist bei allen Planungen und städtebaulichen Maßnahmen zu achten. Das touristische Angebot mit dem Alleinstellungsmerkmal des „holländischen“ Flairs sollte daher geschärft und zukünftig weiterentwickelt werden. Dabei gilt es, sich mit den anderen Gemeinden des gemeinsamen LTO-Raums (Lokale Tourismusorganisation) Sankt Peter-Ording/Eiderstedt mit

Friedrichstadt und Tönning kooperativ zu entwickeln und sich als zusammenhängende Tourismusregion zu verstehen. Dafür spricht auch die Ausweisung ganz Eiderstedts als Kernbereich für Erholung aufgrund der flächendeckenden landschaftlichen Qualität sowie der vorhandenen touristischen und erholungsbezogenen Infrastruktur. Insbesondere sollte dabei der Fokus auf sanfte, qualitätsvolle und ortsangepasste Formen des Tourismus sowie naturnahe Erholung gelegt werden.

Die weitere Siedlungsentwicklung des Zentralen Ortes ist durch die naturräumlichen und ökologischen Rahmenbedingungen der Flusslandschaft sowie die denkmalpflegerischen Aspekte als eingetragenes Stadtdenkmal eng begrenzt. Daher soll die Zusammenarbeit bei der wohnbaulichen Entwicklung mit der im baulichen Siedlungszusammenhang liegenden Nachbargemeinde Koldenbüttel verfestigt und weiter ausgebaut werden. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen.

Der Nahbereich ist überwiegend ländlich geprägt, lediglich Schwabstedt und Witzwort haben jeweils mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Gemeinde Witzwort weist dabei eine gute Grundversorgung auf. Aufgrund der Nähe zur ähnlich gut ausgestatteten Nachbargemeinde Oldenswort bietet sich eine interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Siedlungsentwicklung und Daseinsvorsorge an. Darüber hinaus befindet sich in der Gemeinde Witzwort mit der Meierei ein wichtiger Gewerbebetrieb der Region. Angemessene Erweiterungen zur Sicherung des Standortes sollen im direkten Umfeld des Betriebes geprüft werden. Dabei sollte auf eine landschafts- sowie denkmalschutzgerechte Ausführung geachtet werden.

Gewerbliche Entwicklungspotenziale sollten im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet an der Bundesstraße 202 geprüft werden.

Für die Nachnutzung des circa 42 Hektar großen Kasernengeländes östlich der Gemeinde Seeth ist die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes geplant. Die Entwicklung des Gebietes ist aufgrund der Größenordnung nur unter Einbeziehung des Zentralen Ortes möglich. Auf Kapitel 3.4 wird an dieser Stelle verwiesen. Zielsetzung soll es sein, die langfristigen Gewerbeflächenbedarfe in der Region zu decken. Die gewerbliche Entwicklung der beteiligten Gemeinden sollte daher vorrangig innerhalb des ehemaligen Kasernengeländes gedeckt werden. Weitere Gewerbegebietsausweisungen im Nahbereich in den nichtzentralörtlichen

Gemeinden sollten daher nur zurückhaltend erfolgen. Aktuell werden Teilflächen der Liegenschaft als Landesunterkunft für Flüchtlinge genutzt. Es sollte geprüft werden, ob eine parallele Nutzung möglich ist.Auf das Moratorium des Bundesministeriums der Verteidigung für die Konversion von Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) wird verwiesen (Begründung zu Kapitel 4.11 Absatz 2).

Der Nahbereich umfasst im Osten und Süden Teile der Flußlandschaft Eider-Treene-Sorge und reicht im Westen bis an das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer.

Der Glockenberg einschließlich der Landschaft des Lehmsieker Forstes zwischen Schwabstedt, Süderhöft, Fresendelf und Hollbüllhuus gehört zu den dominanten, das Landschaftsbild des Kreises Nordfriesland weithin prägenden Landschaftsformen (Geotop) und sollte daher von weiterer Bebauung freigehalten werden.

Der gesamte Nahbereich ist Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung. Der überwiegende Teil des östlichen Nahbereichs ist als Kernbereich für Erholung ausgewiesen. Auf Kapitel 2.7 wird verwiesen. Die landschaftlichen Voraussetzungen für die Erholung und den Tourismus sollen erhalten bleiben. Eine behutsame und qualitätsvolle Weiterentwicklung der Infrastruktur für Tourismus und Naherholung soll angestrebt werden. Die am Flusslauf der Treene liegende Gemeinde Schwabstedt kann als Standort verschiedener Tourismuseinrichtungen weiter für Tourismus und Erholung entwickelt werden.

Der Ortskern von Friedrichstadt ist Kernbereich für Tourismus und Erholung und gleichfalls anerkannter Erholungsort. Die Grundlagen insbesondere für den Städte- und Tagestourismus sollen gesichert und weiterentwickelt werden.

Nahbereich Sankt Peter-Ording

Sankt Peter-Ording ist anerkanntes Seeheilbad und aufgrund seiner Übernachtungskapazitäten, seiner Kur- und Erholungseinrichtungen und der touristischen Infrastruktur ein herausragender Schwerpunkt für Tourismus und Erholung im Planungsraum. Die Gemeinde nimmt zudem mit ihren Einrichtungen der Daseinsvorsorge die Funktion eines ländlichen Zentralorts für den westlichen Teilraum der Halbinsel Eiderstedt wahr (siehe auch Kapitel 2.7). Der Nahbereich des ländlichen Zentralortes Sankt Peter-Ording umfasst neben dem eigenen Gemeindegebiet nur noch Teile der Gemeinde Tating.

Die Gemeinde Sankt Peter-Ording erstreckt sich auf einer Länge von rund zwölf Kilometern entlang der Küste und ist in mehrere Ortsteile gegliedert. Wohnbauliche Schwerpunkte sind die südlichen Ortsteile Dorf und Böhl. Die touristische Infrastruktur mit Kur-, Bäder- und Hoteleinrichtungen sowie Campingplätzen hingegen ist überwiegend in den nördlichen Ortsteilen Bad und Ording konzentriert. Aufgrund des sensiblen Naturraums und der Küstennähe ergeben sich naturschutzfachliche und küstenschutzrechtliche Restriktionen für die Siedlungsentwicklung. Dies betrifft im Wesentlichen den Bereich westlich der Bundesstraße 202, der Landesstraße 33 und der Böhler Landstraße. Die genannten Fachbelange sind daher bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Innenentwicklung jeweils sorgsam zu prüfen. Flächenpotenziale für die weitere wohnbauliche Entwicklung des Zentralen Ortes sollten daher im küstenabgewandten, landseitigen Bereich geprüft werden. Das Wohnungsmarktkonzept hat einen Neubaubedarf für Dauerwohnen und insbesondere günstige, familien- und altengerechte (Miet-) Wohnungen ermittelt, die möglichst in Anbindung an die bestehenden wohnbaulichen Schwerpunkte entstehen sollen. Diesbezüglich bietet sich eine weitere Entwicklung insbesondere in den Ortsteilen Sankt Peter Dorf und Böhl an.

Aufgrund der touristischen Bedeutung der Gemeinde besteht eine hohe Konkurrenz zwischen touristischem Wohnen, Freizeitwohnen, Zweitwohnen und Dauerwohnen. Bei der wohnbaulichen Entwicklung sollen daher geeignete rechtliche Instrumente für die nachhaltige Sicherung von Dauerwohnraum zur Anwendung kommen. Auch in den bebauten Ortslagen soll durch Aufstellung von Bebauungsplänen sowie weiterer städtebaulicher Satzungen auf die Erhaltung des noch vorhandenen Dauerwohnraums und die Vermeidung weiterer Umnutzungen hingewirkt werden (siehe auch Kapitel 2.7).

Der gewerbliche Schwerpunkt der Gemeinde befindet sich im Bereich Sankt Peter Dorf im Osten der Ortslage. Im räumlichen Anschluss sollten weitere Flächenpotenziale für eine bedarfsgerechte Gewerbeentwicklung geprüft werden.

Für den Tagestourismus ist die Anbindung der Strände von zentraler Bedeutung. Diese soll insbesondere durch den ÖPNV und den Radverkehr erfolgen. Entsprechende Angebote sollen weiter ausgebaut werden. Auch die Ortskerne sollen verkehrsberuhigt werden und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zur

Steigerung der Aufenthaltsqualität verbessert werden. Im Sinne einer Steuerung von Besucherinnen und Besuchern soll außerdem nur ein begrenztes Angebot an Parkplätzen in Strandnähe vorgesehen werden.

Sankt Peter-Ording hat zwei Bahnhaltepunkte an der Bahnstrecke nach Husum. Der Haltepunkt Bad Sankt Peter Süd soll barrierefrei ausgebaut werden. Durch die Bundesstraße 202 besteht eine Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz.

Der Verkehrslandeplatz Sankt Peter-Ording dient dem Geschäftsluftverkehr und Luftsport und soll für die Zwecke der allgemeinen Luftfahrt in seiner Funktion gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden (siehe Kapitel 4.6). Fachrechtliche Vorgaben sind im Bereich des Bauschutzbereiches nach § 17 Luftverkehrsgesetz für die weitere Siedlungsentwicklung zu beachten.

Fast der gesamte Strandbereich von Sankt Peter-Ording ist Teil des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Aufbauend auf dem bis 2039 gültigen Vertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Gemeinde St.Peter-Ording besteht seit Oktober 2020 ein Sondernutzungsbescheid gem. §34 Abs.1 LNatSchG der Nationalparkverwaltung, der die zulässige Strandnutzung und die Zusammenarbeit zwischen Naturschutzbehörde und Gemeinde regelt und damit eine umweltverträgliche Nutzung sicherstellen soll.

Der Küstenraum um Sankt Peter-Ording ist Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung. Die am Strand befindlichen Pfahlbauten der Strandversorgung sind ein lokales Alleinstellungsmerkmal der Schleswig-Holsteinischen Westküste. Aufgrund ihrer touristischen Bedeutung sowie ihre Einbettung in einen naturschutzfachlich sensiblen Bereich soll bei allen Planungen und Maßnahmen auf eine Vereinbarkeit dieser konkurrierenden Nutzungsansprüche geachtet werden. Zur großräumigen Freiraumsicherung sind regionale Grünzüge um die Ortslage Sankt Peter-Ording ausgewiesen (siehe Kapitel 2.2). Der an den Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung landseitig angrenzende Teil des Nahbereiches ist aufgrund der flächendeckenden landschaftlichen Qualität sowie der vorhandenen touristischen und erholungsbezogenen Infrastruktur Teil des Kernbereiches für Erholung auf der Halbinsel Eiderstedt.

Der Tourismus hat in Sankt Peter-Ording und auf der Halbinsel Eiderstedt damit eine überragende Bedeutung, die gesichert und sich unter dem wichtigen Aspekt der

Qualitätsverbesserung vollziehen soll. Gemeinsam mit der Halbinsel Eiderstedt und den Städten Friedrichsstadt und Tönning bildet Sankt Peter-Ording eine lokale Tourismusorganisation (LTO), die einen sanften, qualitätsvollen und interkommunal abgestimmten Tourismus fördern soll. Der Schwerpunkt der touristischen Entwicklung soll auf nachhaltigen, aktiven Tourismusformen liegen.

Nahbereich Garding

Die Stadt Garding ist der historische Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkt der Halbinsel Eiderstedt und erfüllt als ländlicher Zentralort die Aufgaben der Grundversorgung innerhalb des Nahbereiches. Zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt sollte eine Verknüpfung des Versorgungsbereiches südlich der Bundesstraße und der historischen Altstadt durch geeignete Revitalisierungsmaßnahmen angestrebt werden.

Für Wohnungsbau und die Schaffung gewerblicher Arbeitsplätze auf Eiderstedt sollen ausreichend Bauflächen vorgehalten werden. Der gültige Flächennutzungsplan sieht noch Wohnbauflächen südlich der Bundesstraße 202 und im Nordosten sowie Norden des Stadtgebiets vor. Gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten sind südlich der Bahnlinie vorhanden. Mittelfristig könnten jedoch Flächenengpässe für die weitere Siedlungsentwicklung bestehen.

Das Stadtgebiet ist vom Gemeindegebiet der Kirchspiellandgemeinde Garding vollständig umschlossen. Teile der Kirchspiellandgemeinde Garding gehören zum baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet des Zentralen Ortes. Die Nachbargemeinde ~~kann~~nimmt daher an der Entwicklung des Zentralen Ortes ~~teilnehmen~~teil. Auf Kapitel 3.1 Absatz 2 wird verwiesen. Gerade vor dem Hintergrund möglicher Flächenengpässe sollen Abstimmungen für eine gemeinsame Flächenentwicklung angestrebt werden.

Mit Ausnahme der Gemeinden Tümlauer Koog und Tating sind die Gemeinden im Nahbereich im „Kooperationsraum Mittleres Eiderstedt“ zusammengeschlossen. Die Zusammenarbeit soll verstetigt und intensiviert sowie auf das Thema Siedlungsentwicklung ausgedehnt werden. Hierbei sollte dem Aspekt der Sicherung und Schaffung von Dauerwohnraum ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Bei der Ausweisung von Wohngebieten sollen über die Bauleitplanung hinausgehende geeignete rechtliche Instrumente zur dauerhaften Sicherung von

Dauerwohnraum zur Anwendung kommen. Auch in Bestandsgebieten kommt der Sicherung von Dauerwohnraum eine gesteigerte Bedeutung zu. Der Bau von Zweitwohnungen auf Eiderstedt soll nur noch zurückhaltend erfolgen (siehe auch Kapitel 2.7).

Der wirtschaftliche Fokus im Nahbereich liegt im Bereich des Tourismus, der mit Augenmaß ortsangepasst weiterentwickelt werden soll.

Bezüglich der verkehrlichen Situation im Bereich der Ortsdurchfahrt Tating wird auf Kapitel 4.1 verwiesen. Neben der Bundesstraße hat der Bahnverkehr eine wichtige Erschließungsfunktion für die Halbinsel Eiderstedt. Neben Garding verfügen die Gemeinden Katharinenheerd und Tating über einen eigenen Bahnhaltepunkt mit stündlicher Verbindung nach Sankt Peter-Ording und Husum. Der Bahnhof Garding soll barrierefrei ausgebaut werden.

Große Teile des Nahbereiches sind Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft, in Teilen auch Vorranggebiete für den Naturschutz. Die Landschaft Eiderstedt hat wichtige Funktionen für den Natur- und Artenschutz (bezüglich Vogelflugschneisen und Wiesenvogelbrutgebieten) (siehe auch Kapitel 2.1). Vor diesem Hintergrund sollte die Siedlungsentwicklung landschaftsangepasst erfolgen.

Die Halbinsel Eiderstedt bildet zusammen mit Sankt Peter-Ording, Friedrichstadt und Tönning eine lokale Tourismusorganisation (LTO), die gemeinsam einen sanften, qualitätsvollen Tourismus fördern soll. Vorzugweise in den Übergangsbereichen zwischen Schutzgebieten und intensiv genutzten Gebieten bietet sich aufgrund der landschaftlichen Qualitäten die Schaffung weiterer Naturerlebnisräume für die landschaftsgebundene Erholung an. Eine Weiterentwicklung soll im Einklang der vorhandenen naturräumlichen Kapazitäten erfolgen.

Der gesamte Nahbereich ist aufgrund der flächendeckenden landschaftlichen Qualität sowie der vorhandenen touristischen und erholungsbezogenen Infrastruktur als Kernbereich für Erholung ausgewiesen. Bis auf die Gemeinde Vollerwiek sind alle Gemeinden im Nahbereich anerkannte Erholungsorte.

Neben den Hauptorten Garding und Tating mit touristischer Infrastruktur sind Westerhever und Tetenbüll (Wasserkoog) hervorzuheben. Eine ausgewogene Steuerung von Naturschutz- und Erholungsfunktionen ist anzustreben sowie ein differenziertes Angebot auch dauerhaft zu sichern. Eine Nutzungsintensivierung ist zu vermeiden und Nutzungskonflikten ist vorzubeugen.

Nahbereich Viöl

Der Nahbereich Viöl ist überwiegend von kleinen ländlichen Gemeinden geprägt. Der ländliche Zentralort Viöl liegt verkehrsgünstig an der Bundesstraße 200 zwischen Flensburg und Husum.

Die weitere Siedlungsentwicklung des Zentralen Ortes ist durch ehemalige Vorranggebiete für Windenergie stark eingeschränkt. Im Süden der Ortslage bestehen außerdem naturschutzfachliche Restriktionen für eine weitere Siedlungsentwicklung. Daher kommt vorrangig der Innenentwicklung eine besondere Bedeutung zu. Weitere Flächenpotenziale für den Wohnungsbau sind insbesondere im Norden sorgsam zu prüfen. Der gewerbliche Schwerpunkt des Zentralen Ortes liegt westlich der Bundesstraße 200. Im Anschluss daran sollen weitere geeignete Flächen für eine bedarfsgerechte Entwicklung geprüft werden.

Auch die Siedlungsentwicklung einiger anderer Gemeinden im Nahbereich ist durch die ehemaligen Vorranggebiete für Windenergie stark eingeschränkt. Bei der weiteren wohnbaulichen Entwicklung ist diesem Aspekt Rechnung zu tragen.

Im westlichen Nahbereich befinden sich wichtige Rohstoffabbaugebiete für den Kreis Nordfriesland, die als Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe ausgewiesen sind. Den Belangen der Rohstoffsicherung ist hier entsprechend Rechnung zu tragen. Betroffene Gemeinden können im Rahmen ihrer Planungshoheit das Instrument der Konzentrationsflächenplanung prüfen (siehe auch Kapitel 2.6).

Der Nahbereich wird im Wesentlichen durch die verkehrsgünstige Lage an den Bundesstraßen 200 und 201 geprägt. Damit ist der Raum gut in die Region und an die Mittelzentren Schleswig und Husum sowie das Oberzentrum Flensburg angebunden.

Der Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing übernimmt die Aufgabe als Landeplatz für den Geschäftsverkehr sowie den Luftsport und soll in dieser Funktion erhalten und gesichert werden (siehe auch Kapitel 4.6).

Entlang der Arlau sowie der Grenzau befinden sich Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft sowie aufgrund der naturräumlichen Qualitäten Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung. Ein Ausbau der Naherholungsinfrastruktur kann in diesen Gebieten geprüft werden.

Nahbereich Süderlügum

Der Nahbereich des ländlichen Zentralortes Süderlügum liegt im ländlich strukturierten Grenzraum zu Dänemark. Die Versorgungseinrichtungen des Zentrales Ortes sind auch durch den Grenzhandel geprägt, bei dessen Entwicklung die bestehenden Leitlinien für den Grenzhandel zu beachten sind.

Ein weiteres bauliches Zusammenwachsen mit der Gemeinde Humptrup im Südwesten der Ortslage soll vermieden und die Zäsur erhalten werden. Aufgrund der räumlichen Nähe sollte eine engere Abstimmung der Siedlungsentwicklung angestrebt werden.

Der gewerbliche Schwerpunkt befindet sich verkehrsgünstig an der Bundesstraße 5 im Norden der Ortslage des Zentralen Ortes. Weitere Flächen für die gewerbliche Entwicklung sollten im räumlichen Anschluss geprüft werden.

Der Bau der Westküstenleitung als Drehstrom-Höchstspannungs-Freileitung von Brunsbüttel über Heide (Holstein), Husum und Klixbüll bis nach Böglum an der dänischen Grenze ist bereits abgeschlossen (siehe auch Kapitel 4.8). Durch diese Nord-Süd-Trasse wird die Anbindung der regionalen Windparks sowie die Verknüpfung mit dem dänischen Höchstspannungsnetz erreicht. Der fünfte Abschnitt der Westküstenleitung quert den Nahbereich in Nord-Süd-Richtung. Der Leitungsverlauf ist bei der gemeindlichen Bauleitplanung entsprechend zu berücksichtigen.

Aufgrund der Nähe zur dänischen Grenze spielen Angebote der Grenzhandelseinrichtungen eine wichtige Rolle im Zentralen Ort. Auf die geltenden Leitlinien zum Grenzhandel wird verwiesen.

Über die Bundesstraße 5 ist der Nahbereich verkehrlich gut in die Region angebunden. Mit den Bahnhaltepunkten in Süderlügum und Uphusum an der Bahnstrecke Niebüll – Tøndern gibt es zudem eine Anbindung an das regionale Schienennetz. Ein zusätzlicher Haltepunkt in Bosbüll soll die Anbindung weiter verbessern.

Die qualitätsvollen Landschaftsstrukturen in der Ortslage von Süderlügum (Binnendünen sowie waldreiche Gebiete im Nordosten (Süderlügumer Forst)) eignen sich besonders für die Naherholung. Wertvolles landschaftliches Element ist das FFH-Gebiet „Süderlügumer Binnendünengebiet“, welches gleichfalls als

Schwerpunktraum des Biotopverbundsystems ausgewiesen ist. Die genannten Gebiete sind als Vorranggebiete für den Naturschutz beziehungsweise Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen.

Nahbereich Neukirchen-Klanxbüll

Die Gemeinden Neukirchen und Klanxbüll sind seit 2019 gemeinsam als ländlicher Zentralort eingestuft. Die Wahrnehmung der zentralörtlichen Funktionen für den zwischen deutsch-dänischer Grenze und Nordseeküste gelegenen, ländlich geprägten Nahbereich ist von beiden Gemeinden in enger Abstimmung vorzunehmen. Dazu zählen insbesondere Abstimmungen zur Siedlungsentwicklung und zu infrastrukturellen Planungen. Zu diesem Zweck soll die Einsetzung eines gemeinsamen institutionalisierten Gremiums geprüft werden. Die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung im Nahbereich soll sich auf beide Ortslagen konzentrieren. In der Gemeinde Klanxbüll soll sich die weitere Siedlungsentwicklung kompakt nordöstlich der Bahnlinie vollziehen.

Im Ortsteil Hesbüll der Gemeinde Neukirchen befindet sich der gewerbliche Schwerpunkt, mit dem einzigen, größeren zusammenhängenden Gewerbegebiet im Nahbereich. Über den durch Bauleitplanung gesicherten Bereich hinaus sollte aufgrund der nicht integrierten Lage des Gewerbegebietes keine Erweiterung mehr erfolgen. Geeignete Flächen für eine bedarfsgerechte, gewerbliche Entwicklung des gemeinsamen Zentralen Ortes sollten in Anbindung an die zentralen Ortslagen geprüft werden.

Die Bedeutung der beiden Orte ist für Pendlerinnen und Pendler nach Sylt weiterhin hoch und zeigt die enge Verflechtung des Nahbereichs mit der Insel. Die Gemeinden Neukirchen und Klanxbüll können daher als gemeinsamer Zentraler Ort im Bereich des Wohnungsbaus eine Entlastungsfunktion für den angespannten Wohnungsmarkt auf der Insel Sylt übernehmen. Dabei ist auf einen bedarfsgerechten Wohnungsbau im Hinblick auf Bezahlbarkeit und Wohnungsgrößen zu achten.

Die gemeinsamen Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinde Klanxbüll mit den Nachbargemeinden Emmelsbüll-Horsbüll, Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog und Rodenäs sowie der Gemeinde Neukirchen mit der Gemeinde Aventoft fußen auf bereits bestehenden und weiter auszubauenden interkommunalen Kooperationen.

Über die Landstraßen 8, 6 sowie 271 ist der Nahbereich in die Region beziehungsweise das überörtliche Straßennetz angebunden. Über den Bahnhaltepunkt in Klanxbüll besteht eine Anbindung an die Bahnlinie Westerland–Niebüll–Husum–Hamburg (Marschbahn), die aufgrund ihrer hohen Streckenauslastung zukünftig durchgängig zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden soll. Auf Kapitel 4.2 wird verwiesen.

Für den weiteren ÖPNV besteht ein Angebot durch unterschiedliche Buslinien. Die Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen dem Zentralen Ort Neukirchen und Niebüll sollte geprüft werden.

Mit dem kreisweiten Rufbusangebot besteht außerdem eine weitere Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Strecken und Fahrtzeiten sollen hier weiterhin bedarfsgerecht ausgebaut werden. Auf Kapitel 4.3 wird verwiesen.

Der Ausbau von Fuß- und Radwegen soll sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus erfolgen. Ein Wiederaufbau der Hemenswarft Brücke für Fuß- und Radverkehr soll geprüft werden. Die Anbindung an überregionale Radfernwege (Grenzroute, Nordseeküstenradweg) soll ausgebaut werden.

Für den Flugsport besteht ein Segelfluggelände in der Gemeinde Aventoft.

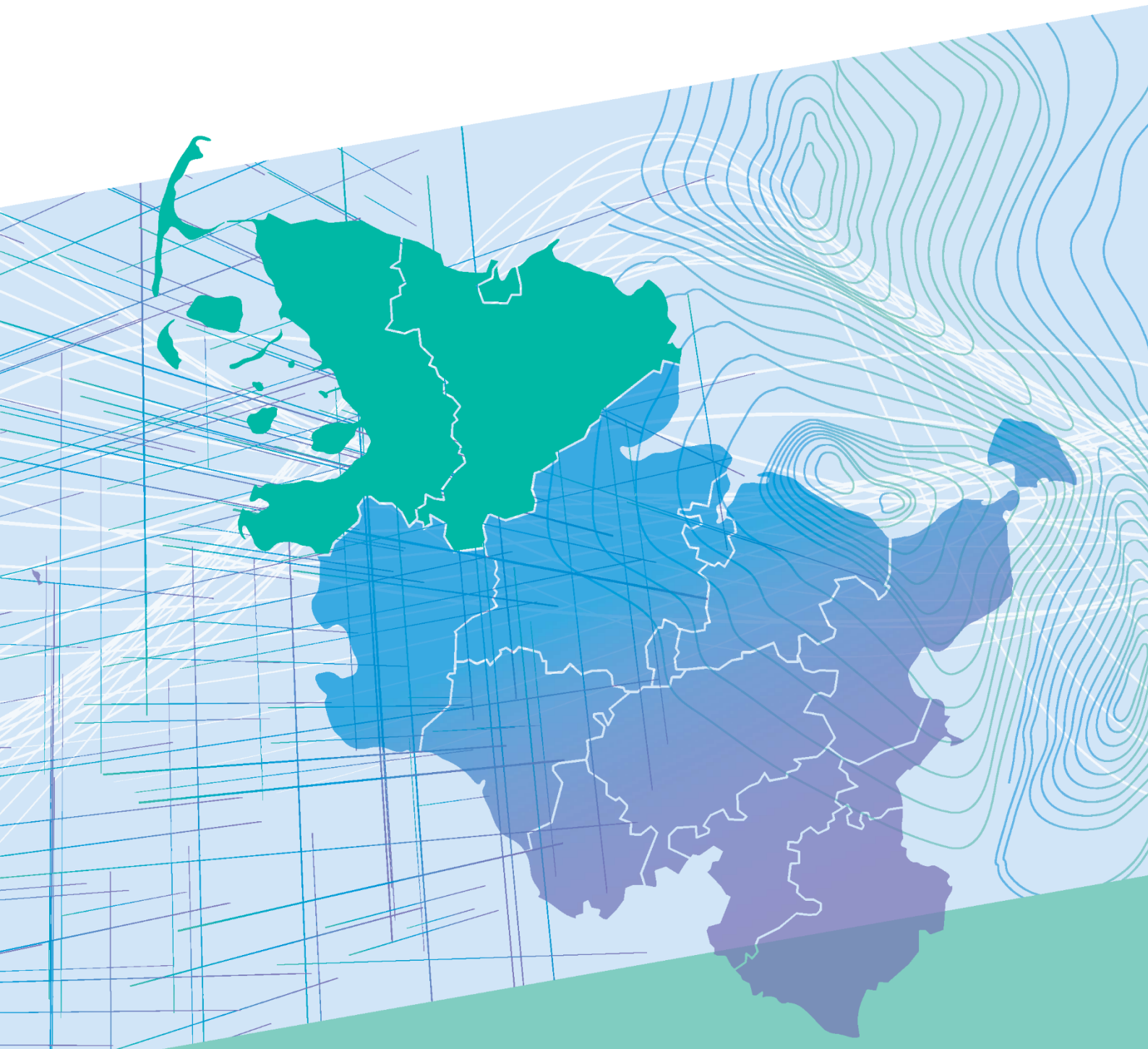
Der landschaftlich wertvolle Nahbereich liegt im Landschaftsraum Nordfriesische Marsch zwischen dem Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer im Westen und dem Schleswig-Holsteinischen Geestrücken im Osten. Der Rickelsbüller Koog und der Gotteskoogsee sind Vorranggebiete für den Naturschutz. Wegen der Einzigartigkeit und der herausragenden Qualität der Landschaft im Nahbereich soll der großräumigen Freiraumsicherung weiterhin besondere Bedeutung zukommen.

Der Nahbereich befindet sich in einem Entwicklungsgebiet für Tourismus und Erholung, in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Die landschaftlichen Voraussetzungen für natur- und landschaftsbezogene Erholung und Tourismus sollen erhalten und weiter herausgestellt werden. Über geeignete Wegestrukturen sollte insbesondere der Bereich des Gotteskooges aufgewertet werden.

Das Nolde-Museum bei Seebüll als eine der bedeutendsten kulturellen Einrichtungen im Lande soll in seiner Funktion gesichert und weiterentwickelt werden. Auf eine infrastrukturelle Einbindung in attraktive Rund(rad)wege sollte geachtet werden.

Regionalplan für den Planungsraum I

Anhang



Teil B

Anhang

Anlage 1: Nahbereichstabelle.....198

Anlage 2: Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1.....243

Anlage 3: Themenkarten.....261

Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften.....266

Anlage 1: Nahbereichstabelle

Erläuterungen:

Spalte 1: Gemeindename

Spalte 2: Bevölkerung Stand 31.12.~~2023~~2024 (Fortschreibung auf Basis Zensus ~~2011~~2022), Quelle: Statistikamt Nord

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

Spalte 4: Wohnungsbestand Stand 31.12.~~2023~~2024 (Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden), Quelle: Statistikamt Nord

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

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

Spalte 6: Zentralörtliche Einstufung: nachrichtlich gemäß Verordnung zum Zentralörtlichen System vom 5. September 2019, zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Juli 2024; Besondere Funktionen von Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung: Festlegung im Regionalplan auf der Grundlage von Kapitel 3.2 Landesentwicklungsplan 2021

Spalte 7: Textliche Ergänzungen und Hinweise:
(baulicher Siedlungszusammenhang mit einem Zentralen Ort, kreisfreie Stadt, Kreisstadt, Amtssitz, Schule, Universität, Fachhochschule, Forschungseinrichtung, Verkehrsinfrastruktur (Flugplatz, Hafen, Fähre, Bahnhof- und Bahnhaltepunkt), anerkannter Kur-, Erholungs-, Tourismusort, Krankenhaus, Fachklinik, Kur-/ Rehaklinik, Museum, Theater, Besonderheiten (wie zum Beispiel

Sehenswürdigkeiten, Einrichtungen, Behörden von regionaler und überregionaler Bedeutung), Bundeswehr)

Tabelle 1: Nahbereiche im Planungsraum I (Statistikamt Nord 2023, LEP 2021, eigene Recherche)

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Böklund	~~1.709~~ 1.681	718	~~747~~ 785	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Südangeln; Grundschule, Weiterführende Schule
Havetoft	~~926~~ 963	377	~~395~~ 415	LR		
Klappholz	~~489~~ 504	215	~~223~~ 227	LR		
Stolk	~~840~~ 867	393	~~428~~ 428	LR		
Struxdorf	~~688~~ 677	330	~~350~~ 343	LR		
Süderfahrenstedt	~~475~~ 476	227	~~232~~ 235	LR		
Tolk	~~1.049~~ 1.051	473	~~487~~ 530	SUB Schleswig		Grundschule Außenstelle; Freizeitpark Tolk-Schau
Uelsby	~~411~~ 403	184	~~185~~ 185	LR		
Twedt	~~485~~ 475	213	~~219~~ 225	LR		
Nahbereich insgesamt	~~7.072~~ 7.097	3.130	~~3.266~~ 3.373			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Bredstedt, Stadt	~~5.826~~ 5.790	3.057	~~3.141~~ 3.091	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Mittleres Nordfriesland; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule; Nordfriisk Instituut; Sonderlandeplatz; Bahnhof; anerkannter Luftkurort; Naturzentrum Mittleres Nordfriesland
Ahrenshöft	~~549~~ 559	260	~~274~~ 260	LR		
Almdorf	~~522~~ 545	282	~~284~~ 274	LR		
Bargum	~~642~~ 659	308	~~331~~ 339	LR		Anerkannter Erholungsort; Bundeswehrstandort (Wiederinbetriebnahme geplant),
Bohmstedt	~~813~~ 820	376	~~405~~ 417	LR		
Bordelum	~~2.010~~ 2.040	1.085	~~1.122~~ 1.051	LR		Anerkannter Erholungsort; Eltern-Kind-Fachklinik
Breklum	~~2.281~~ 2.357	1.141	~~1.152~~ 1.160	LR		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Bredstedt; Psychiatrische

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Fachklinik, Grundschule
Drelsdorf	~~1.290~~ 1.289	614	~~639~~ 611	LR		Grundschule
Goldebek	~~377~~ 381	161	~~165~~ 171	LR		
Goldelund	~~406~~ 423	198	~~202~~ 206	LR		
Gröde	~~10~~ 7	6	~~7~~ 4	LR		Hallig
Högel	~~456~~ 493	207	~~210~~ 208	LR		
Hallig Hooge	~~104~~ 105	94	~~93~~ 81	LR / SRTE		Halligschule (Grundschule, Weiterführende Schule); Fährbetrieb, Fähranleger; anerkannter Erholungsort
Joldelund	~~802~~ 845	358	~~384~~ 381	LR		
Kolkerheide	~~83~~ 55	33	~~33~~ 47	LR		
Langeneß	~~125~~ 118	91	~~91~~ 88	LR / SRTE		Halligschule (Grundschule, Weiterführende Schule); Fährbetrieb, Fähranleger; anerkannter Erholungsort
Langenhorn	~~3.378~~ 3.363	1.688	~~1.757~~	LR	ergänzende	Grundschule; Bahn-

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
			1.779		überörtliche Versorgungs-funktion	haltepunkt; anerkannter Erholungsort; Standort-übungsplatz Lütjenholm
Lütjenholm	~~338~~ 339	163	~~167~~ 163	LR		
Ockholm	~~308~~ 335	196	~~201~~ 190	LR		Hafen Schlüttsiel, Fährbetrieb; anerkannter Erholungsort
Reußenköge	~~320~~ 300	156	~~156~~ 160	LR		
Sönnebüll	~~296~~ 322	127	~~136~~ 146	LR		
Struckum	~~1.005~~ 1.032	466	~~482~~ 486	LR		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Bredstedt
Vollstedt	~~193~~ 193	94	~~102~~ 91	LR		
Nahbereich insgesamt	~~22.134~~ 22.370	11.161	~~11.534~~ 11.404			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Erfde	~~2.135~~ 2.243	976	~~1.120~~ 1.145	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule (Außenstandort Grundschule Stapelholm), Gemeinschaftsschule (Außenstelle Geestlandschule Kropp); anerkannter Erholungsort; Landschafts-museum Stapelholm
Bergenhusen	~~718~~ 723	360	~~383~~ 384	LR		Gundschule Außenstelle; anerkannter Erholungsort
Meggerdorf	~~705~~ 686	338	~~351~~ 335	LR		
Tielen	~~304~~ 298	154	~~163~~ 149	LR		
Wohlde	~~506~~ 513	262	~~265~~ 257	LR		
Stapel	~~1.893~~ 1.952	983	~~1.021~~ 1.021	LR		Gundschule Außenstelle in Norderstapel; anerkannter Erholungsort (Ortsteil Süderstapel); Landschafts-museum Stapelholm
Nahbereich insgesamt	~~6.261~~ 6.415	3.073	~~3.303~~ 3.291			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Flensburg, Stadt	~~92.667~~ 96.326	51.656	~~52.374~~ 54.149	SUB Flensburg / SRTE	Oberzentrum	Kreisfreie Stadt; alle allgemeinbildenden Schulformen, Dänische Schulen, berufsbildende Schulen, Regionale Berufsbildungszentren; Universität, Hochschule, Duale Hochschule; Europäisches Zentrum für Minderheitenfragen, Institut für Nautik und maritime Technologien; Krankenhäuser, Fachkliniken; Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus, Sonderlandeplatz Flensburg-Sonwik; Hafen; Bahnhof; Sitz des Kraftfahrtbundesamtes; anerkannter Tourismusort; verschiedene Museen, Ausstellungen und Sammlungen (unter anderem Museumsberg,

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Schifffahrtsmuseum, Phänomenta); Spielstätte Landestheater; Bundeswehrstandort
Ausacker	~~513~~ 508	245	~~245~~ 248	SUB Flensburg		
Glücksburg (Ostsee), Stadt	~~6.381~~ 6.306	4.052	~~4.123~~ 3.944	SUB Flensburg / SRTE	Stadtrandkern II. Ordnung	Grundschule, Dänische Schule; Seebad; Schloss, Klimapark artefact; Bundeswehrstandort
Harrislee	~~11.733~~ 11.811	5.896	~~5.925~~ 6.164	SUB Flensburg	Stadtrandkern II. Ordnung	Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Flensburg; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule; anerkannter Erholungsort (Ortsteil Wassersleben); Industriemuseum Kupfermühle
Hürup	~~2.394~~2.388	1.078	~~1.112~~	SUB Flensburg		Sitz des Amtes Hürup;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
			1.147			
Husby	~~2.432~~2.345	1.129	~~1.138~~ 1.125	SUB Flensburg		Grundschule, Dänische Schule; Bahnhaltepunkt
Langballig	~~1.591~~1.566	814	~~832~~838	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Sitz des Amtes Langballig; Grundschule; anerkannter Luftkurort; Eltern-Kind-Kurklinik; Hafen Langballigau; Landschafts-museum Angeln-Unewatt
Munkbrarup	~~1.176~~ 1.189	541	~~561~~ 549	SUB Flensburg		Anerkannter Erholungsort
Ringsberg	~~555~~ 547	238	~~240~~ 235	SUB Flensburg		Anerkannter Erholungsort
Wees	~~2.402~~ 2.400	1.099	~~1.121~~ 1.128	SUB Flensburg	Besondere Gewerbefunktion	Grundschule; anerkannter Erholungsort
Westerholz	~~739~~ 741	483	~~497~~ 464	LR		Anerkannter Erholungsort
Freienwill	~~1.637~~ 1.623	723	~~741~~ 767	SUB Flensburg		
Handewitt	~~11.371~~ 11.556	5.090	~~5.255~~ 5.249	SUB Flensburg	Besondere Wohn- und	Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
					Gewerbefunktion (Ortsteil Handewitt)	mit Flensburg; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schulen
Nahbereich insgesamt	~~135.591~~ 139.306	73.044	~~74.164~~ 76.007			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Friedrichstadt, Stadt	~~2.544~~ 2.563	1.558	~~1.569~~ 1.520	LR	Unterzentrum	Grundschule, Außenstelle Weiterführende Schule, Dänische Schule; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Drage	~~647~~ 673	344	~~355~~ 314	LR		
Fresendelf	~~84~~ 87	58	~~58~~ 57	LR		
Hude	~~180~~ 177	112	~~114~~ 98	LR		
Koldenbüttel	~~886~~ 921	438	~~441~~ 443	LR		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~34~~	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~34~~	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						mit Friedrichstadt; anerkannter Erholungsort
Ramstedt	~~432~~ 416	231	~~239~~ 231	LR		
Schwabstedt	~~1.343~~ 1.361	722	~~734~~ 718	LR		Anerkannter Erholungsort; Heimatmuseum
Seeth	~~2.105~~ 2.037	301	~~316~~ 295	LR		Standortübungsplatz Seeth/Krelauer Heide
Süderhöft	~~16~~ 18	9	~~9~~ 12	LR		
Uelvesbüll	~~294~~ 288	162	~~165~~ 166	LR		Anerkannter Erholungsort
Wisch	~~107~~ 103	50	~~52~~ 51	LR		
Witzwort	~~1.037~~ 1.043	527	~~550~~ 533	LR		Grundschule; Bahnhalte-punkt; anerkannter Erholungsort; Roter Haubarg
Nahbereich insgesamt	~~9.675~~ 9.687	4.512	~~4.602~~ 4.438			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Garding, Stadt	~~2.814~~ 2.816	1.609	~~1.733~~ 1.801	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Eiderstedt; Grundschule; Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort; Theodor-Mommsen-Gedenkstätte
Garding, Kirchspiel	~~319~~ 305	200	~~213~~ 192	LR		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Garding; Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort
Grothusenkoog	~~26~~ 26	15	~~15~~ 9	LR		Anerkannter Erholungsort
Katharinenheerd	~~175~~ 169	99	~~102~~ 94	LR		Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort
Osterhever	~~207~~ 214	143	~~163~~ 175	LR		Anerkannter Erholungsort
Poppenbüll	~~237~~ 246	133	~~140~~ 138	LR		Anerkannter Erholungsort
Tating	~~961~~ 965	721	~~742~~ 708	LR		Ortsteile Esing, Ehst, Ehstensiel, Westerhof, Norderhof, Süderhof, Süderdeich: Nahbereich Sankt-Peter-Ording; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Garding; Bahnhaltepunkt;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						anerkannter Erholungsort; Grundschule Außenstelle; anerkannter Erholungsort; Haubarg Hochdorfer Garten
Tetenbüll	~~584~~ 591	404	~~423~~ 404	LR		Grundschule Außenstelle; anerkannter Erholungsort; Museum Haus Peters
Tümlauer Koog	~~109~~ 98	77	~~74~~ 70	LR		Anerkannter Erholungsort
Vollerwiek	~~226~~ 209	147	~~154~~ 151	LR		Anerkannter Erholungsort
Welt	~~190~~ 187	140	~~149~~ 145	LR		Anerkannter Erholungsort
Westerhever	~~89~~ 89	102	~~100~~ 95	LR		Anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~5.937~~ 5.915	3.790	~~4.008~~ 3.982			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Gelting	~~2.145~~ 2.311	1.272	~~1.314~~ 1.282	LR / SRTE	ländlicher Zentralort	Grundschule; anerkannter Kneipp- und Luftkurort
Hasselberg	~~867~~ 932	470	~~487~~ 479	LR / SRTE		Grundschule; anerkannter Erholungsort
Kronsgaard	~~256~~ 257	311	~~314~~ 233	LR / SRTE		anerkannter Erholungsort
Maasholm	~~588~~ 604	545	~~545~~ 551	LR / SRTE		Hafen; anerkannter Erholungsort
Nieby	~~135~~ 130	162	~~162~~ 109	LR / SRTE		anerkannter Erholungsort
Pommerby	~~153~~ 158	106	~~106~~ 106	LR / SRTE		anerkannter Erholungsort
Rabenholz	~~277~~ 287	133	~~134~~ 146	LR		
Stangheck	~~240~~ 249	136	~~138~~ 146	LR		anerkannter Erholungsort;
Stoltebüll	~~664~~ 680	383	~~384~~ 394	LR		Ortsteile Gulde, Wittkiel: Nahbereich Kappeln; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Gelting
Nahbereich insgesamt	~~5.325~~ 5.608	3.518	~~3.039~~ 3.446			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~3~~4	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~3~~4	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Großenwiehe	~~3.322~~ 3.307	1.423	~~1.490~~ 1.533	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Dänische Schule
Lindewitt	~~1.983~~ 2.005	921	~~963~~ 987	LR		
Nahbereich insgesamt	~~5.305~~ 5.312	2.344	~~2.453~~ 2.520			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~3~~4	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~3~~4	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Husum, Stadt	~~23.814~~ 24.090	13.233	~~13.703~~ 13.759	SUB Husum / SRTE	Mittelzentrum	Kreisstadt; Sitz des Amtes Pellworm; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule, berufsbildende Schulen; Klinikum Nordfriesland; Hafen; Bahnhof; anerkannter Erholungsort, anerkannter Luftkurort (Ortsteil Schobüll); Schloss, verschiedene Museen (unter anderem Theodor-Storm-Museum,

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Nordfriesland Museum, Schlossmuseum, Schifffahrtsmuseum); Spielstätte Landestheater; Bundeswehrstandort
Arlewatt	~~345~~ 348	157	~~166~~ 167	LR		
Elisabeth-Sophien-Koog	~~55~~ 56	21	~~22~~ 27	LR / SRTE		Seeheilbad
Hattstedt	~~2.654~~ 2.617	1.279	~~1.343~~ 1.289	SUB Husum		Grundschule
Hattstedter-marsch	~~270~~ 280	146	~~150~~ 145	LR		
Horstedt	~~806~~ 792	353	~~360~~ 356	SUB Husum		Grundschule Außenstelle; Standortübungsplatz Husum/Schauendahl
Mildstedt	~~3.925~~ 3.941	1.819	~~1.852~~ 1.852	SUB Husum		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Husum; Sitz des Amtes Nordsee-Treene; Grundschule,

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Weiterführende Schule
Nordstrand	~~2.271~~ 2.326	1.508	~~1.585~~ 1.543	LR / SRTE		Seeheilbad, anerkannter Erholungsort; Grundschule, Weiterführende Schule, Halligschule Nordstrandischmoor; Hafen Strucklahnungshörn, Fährbetrieb
Oldersbek	~~750~~ 756	329	~~351~~ 372	LR		
Olderup	~~456~~ 464	195	~~197~~ 204	LR		
Ostenfeld (Husum)	~~1.569~~ 1.577	772	~~796~~ 786	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule
Pellworm	~~1.208~~ 1.185	858	~~866~~ 812	LR / SRTE		Seebad, Seeheilbad; Grundschule, Weiterführende Schule; Sonderlandeplatz; Hafen, Fährbetrieb; Eltern-Kind-Kurklinik; Inselmuseum

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~3~~4	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~3~~4	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Rantrum	~~1.936~~ 1.988	901	~~932~~ 905	SUB Husum		Grundschule; anerkannter Erholungsort
Schwesing	~~937~~ 908	444	~~445~~ 439	SUB Husum		Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing; KZ-Gedenk-stätte
Simonsberg	~~813~~ 815	471	~~483~~ 443	SUB Husum		
Südermarsch	~~134~~ 145	73	~~77~~ 71	SUB Husum		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Husum; Windtestfeld Nord
Winnert	~~697~~ 718	351	~~360~~ 377	LR		
Wittbek	~~800~~ 795	384	~~402~~ 408	LR		
Wobbenbüll	~~466~~ 474	238	~~240~~ 230	SUB Husum		
Nahbereich insgesamt	~~43.906~~ 44.275	23.532	~~24.330~~ 24.185			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kappeln, Stadt	~~8.683~~ 8.812	5.883	~~6.585~~ 5.779	LR / SRTE	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Sitz des Amtes Kappeln-Land; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; Belegkrankenhaus; Hafen; anerkannter Erholungsort; Heimatmuseum, Angelner Dampfeisenbahn
Arnis, Stadt	~~254~~ 251	196	~~198~~ 199	LR		Schleifähre
Grödersby	~~224~~ 219	132	~~139~~ 146	LR		
Oersberg	~~306~~ 293	136	~~142~~ 145	LR		
Rabenkirchen-Faulück	~~611~~ 635	326	~~331~~ 324	LR		
Rabel	~~626~~ 612	292	~~297~~ 314	LR		Anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~10.704~~ 10.822	6.965	~~7.692~~ 6.907			Zum Nahbereich Kappeln zählen außerdem die Gemeinden Brodersby, Dörphof, Karby und Winnemark im Planungsraum II

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Kropp	~~6.709~~ 6.694	3.084	~~3.118~~ 3.179	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Kropp-Stapelholm; Grundschule, Weiterführende Schule; Psychiatrisches Fachkrankenhaus; Bundeswehrstandort
Alt Bennebek	~~332~~ 323	156	~~160~~ 153	LR		
Börm	~~743~~ 740	365	~~375~~ 365	LR		
Dörpstedt	~~570~~ 584	306	~~323~~ 318	LR		Grundschule Außenstelle
Groß Rheide	~~909~~ 952	395	~~409~~ 399	LR		
Klein Bennebek	~~523~~ 524	262	~~265~~ 265	LR		
Klein Rheide	~~343~~ 341	150	~~161~~ 156	LR		Bundeswehrstandort; Militärflugplatz Schleswig-Jagel
Tetenhusen	~~939~~ 936	442	~~464~~ 474	LR		Grundschule Außenstelle
Nahbereich insgesamt	~~11.068~~ 11.094	5.160	~~5.275~~ 5.309			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Leck	~~7.837~~ 7.883	4.108	~~4.154~~ 4.152	LR	Unterzentrum	Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; Sonderlandeplatz; anerkannter Luftkurort
Achtrup	~~1.553~~ 1.568	733	~~747~~ 715	LR		Grundschule
Bramstedtlund	~~218~~ 214	97	~~100~~ 109	LR		
Karlum	~~213~~ 197	100	~~102~~ 97	LR		
Klixbüll	~~1.061~~ 1.040	510	~~525~~ 521	LR		Grundschule
Ladelund	~~1.479~~ 1.426	743	~~791~~ 782	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule, Dänische Schule; KZ Gedenk- und Begegnungsstätte; Bundeswehrstandort (Wiederinbetriebnahme geplant)
Sprakebüll	~~281~~ 295	116	~~129~~ 131	LR		
Stadum	~~978~~ 937	472	~~489~~ 445	LR		Bundeswehrstandort
Stedesand	~~891~~ 879	432	~~445~~ 443	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Tinningstedt	~~248~~ 235	112	~~115~~ 108	LR		
Enge-Sande	~~1.141~~ 1.188	534	~~555~~ 557	LR		
Nahbereich insgesamt	~~15.900~~ 15.862	7.957	~~8.152~~ 8.060			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Neukirchen	~~1.138~~ 1.156	628	~~648~~ 633	LR	ländlicher Zentralort zusammen mit Klanxbüll	Grundschule, Weiterführende Schule; anerkannter Erholungsort; Nolde Stiftung Seebüll
Klanxbüll	~~1.003~~ 1.014	549	~~573~~ 550	LR	ländlicher Zentralort zusammen mit Neukirchen	Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort
Aventoft	~~427~~ ~~413~~ 409	299	~~300~~ 266	LR		Anerkannter Erholungsort; Segelfluggelände

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog	~~160~~ 163	86	~~89~~ 81	LR		Anerkannter Erholungsort
Rodenäs	~~384~~ 397	229	~~231~~ 215	LR		Anerkannter Erholungsort
Emmelsbüll-Horsbüll	~~885~~ 887	553	~~581~~ 490	LR		Anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~3.983~~ 4.026	2.344	~~2.422~~ 2.235			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Niebüll, Stadt	~~10.159~~ 10.173	5.534	~~5.715~~ 5.452	LR	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Sitz des Amtes Südtondern; Grundschule, Weiterführende Schulen, Dänische Schule, berufsbildende Schulen; Klinikum Nordfriesland; Bahnhöfe; anerkannter Luftkurort; Friesisches

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Museum, Naturkundemuseum, Richard-Haizmann-Museum, Spielstätte Landestheater
Dagebüll	~~907~~ 914	684	~~709~~ 619	LR / SRTE		Hafen, Fährbetrieb; Bahnhof, Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort
Risum-Lindholm	~~3.918~~ 3.914	1.939	~~2.023~~ 2.013	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Grundschule, Dänische Schule; Bahnhaltepunkt Maasbüll
Galmsbüll	~~568~~ 555	316	~~321~~ 309	LR		Bahnhaltepunkt Deezbüll
Nahbereich insgesamt	~~15.552~~ 15.556	8.473	~~8.768~~ 8.393			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Sankt Peter-Ording	~~3.877~~ 3.724	4.474	~~4.574~~ 3.602	LR / SRTE	ländlicher Zentralort	Seeheilbad, Heilbad; Grundschule, Weiterführende Schulen; Kur- und Rehakliniken; Verkehrslandeplatz; Bahnhaltepunkte; Museum Landschaft Eiderstedt, Spielstätte Landestheater
Nahbereich insgesamt	~~3.877~~ 3.724	4.474	~~4.574~~ 3.602			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Mittelangeln	~~5.447~~ 5.321	2.374	~~2.411~~ 2.458	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Mittelangeln; Grundschule, Weiterführende Schulen, Dänische Schule
Schnarup-Thumby	~~532~~ 523	270	~~273~~ 261	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Großsolt	~~1.797~~ 1.753	855	~~877~~ 862	SUB Flensburg		Grundschule
Nahbereich insgesamt	~~11.653~~ 7.597	3.499	~~8.135~~ 3.581			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schafflund	~~2.955~~ 3.014	1.309	~~1.380~~ 1.340	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Schafflund; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule
Böxlund	~~126~~ 123	45	~~48~~ 54	LR		
Hörup	~~617~~ 629	275	~~277~~ 287	LR		
Holt	~~153~~ 148	75	~~76~~ 78	LR		
Jardelund	~~309~~ 296	132	~~133~~ 143	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Medelby	~~1.096~~ 1.053	462	~~546~~ 527	LR		Grundschule, Dänische Schule
Meyn	~~774~~ 736	320	~~526~~ 342	LR		
Nordhackstedt	~~491~~ 479	200	~~209~~ 222	LR		
Osterby	~~317~~ 303	144	~~152~~ 154	LR		
Wallsbüll	~~986~~ 972	458	~~488~~ 481	LR		
Weesby	~~448~~ 437	212	~~221~~ 218	LR		
Nahbereich insgesamt	~~8.272~~ 8.190	5.976	~~4.056~~ 3.846			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Schleswig, Stadt	~~25.904~~ 25.352	13.958	~~14.306~~ 14.361	SUB Schleswig	Mittelzentrum	Kreisstadt; Landesverfassungsgericht, Oberlandesgericht und Oberverwaltungsgericht; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schulen, Regionales Berufsbildungszentrum; Heliosklinik Schleswig, Fachkliniken; anerkannter Erholungsort; Bahnhof; Militärflugplatz, Sonderflugplatz Schleswig-Kropp; verschiedene Museen (unter anderem Museumsinsel Schloss Gottorf), Gottorfer Globus und Barockgarten, Dom, Landesarchiv Schleswig-Holstein, Spielstätte Landestheater; Institut für schleswig-holsteinische Zeit- und Regionalgeschichte, Zentrum

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						für Baltische und Skandinavische Archäologie
Borgwedel	~~750~~ 710	477	~~493~~ 482	LR		
Busdorf	~~2.048~~ 2.015	984	~~994~~ 969	SUB Schleswig		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Schleswig; Sitz des Amtes Haddeby; Grundschule; UNESCO Welterbe, Wikingermuseum Haithabu
Dannewerk	~~1.135~~ 1.126	522	~~532~~ 532	SUB Schleswig		UNESCO Welterbe, Museum am Danewerk
Fahrdorf	~~2.687~~ 2.684	1.221	~~1.292~~ 1.288	SUB Schleswig	Besondere Wohnfunktion	
Geltorf	~~367~~ 356	182	~~185~~ 189	LR		
Hüsby	~~827~~ 800	370	~~393~~ 370	SUB Schleswig		
Idstedt	~~919~~ 894	414	~~418~~ 412	LR		Anerkannter Erholungsort; Idstedt Gedenkhalle; Standortübungsplatz

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Neuberend/Langsee
Jagel	~~994~~ 991	485	~~493~~ 515	SUB Schleswig		Bundeswehrstandort; Militärflugplatz Schleswig-Jagel
Lottorf	~~234~~ 243	104	~~104~~ 105	LR		
Lürschau	~~1.095~~ 1.080	525	~~541~~ 536	SUB Schleswig		
Neuberend	~~1.176~~ 1.144	542	~~546~~ 545	SUB Schleswig		Standortübungsplatz Neuberend/Langsee
Schaalby	~~1.556~~ 1.474	764	~~773~~ 808	SUB Schleswig	Besondere Wohnfunktion	Grundschule
Schuby	~~2.763~~ 2.773	1.242	~~1.283~~ 1.296	SUB Schleswig	Besondere Gewerbe- und Wohnfunktion	Grundschule
Selk	~~838~~ 809	402	~~408~~ 414	SUB Schleswig		Baulich zusammen-hängendes Siedlungsgebiet mit Schleswig
Taarstedt	~~935~~ 920	425	~~432~~ 429	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nübel	~~1.275~~ 1.251	560	~~563~~ 573	SUB Schleswig		Grundschule Außenstelle; Standortübungsplatz Neuberend/Langsee
Brodersby-Goltoft	~~676~~ 669	553	~~559~~ 496	LR		Schleifähre; anerkannter Erholungsort (Ortsteil Goltoft)
Nahbereich insgesamt	~~46.179~~ 45.291	23.730	~~24.315~~ 24.320			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Silberstedt	~~2.473~~ 2.477	1.142	~~1.231~~ 1.240	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Arensharde; Weiterführende Schule
Bollingstedt	~~1.490~~ 1.410	694	~~729~~ 712	LR		
Ellingstedt	~~740~~ 763	380	~~383~~ 358	LR		
Hollingstedt	~~1.090~~ 1.016	440	~~484~~ 460	LR		
Jübek	~~2.756~~ 2.796	1.277	~~1.364~~	LR	ergänzende	Grundschule; Bahnhof

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
			1.335		überörtliche Versorgungs-funktion	
Treia	~~1.587~~ 1.619	752	~~773~~ 750	LR		Grundschule, Dänische Schule
Nahbereich insgesamt	~~10.136~~ 10.081	4.685	~~4.964~~ 4.855			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Sörup	~~4.230~~ 4.060	2.087	~~2.130~~ 2.123	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule, Dänische Schule; Bahnhof; anerkannter Erholungsort
Dollerup	~~1.048~~ 1.090	531	~~549~~ 534	LR		Anerkannter Erholungsort
Grundhof	~~908~~ 942	439	~~444~~ 491	LR		Anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~6.186~~ 6.092	3.057	~~3.123~~ 3.148			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Steinbergkirche	~~2.909~~ 2.978	1.504	~~1.639~~ 1.657	LR / SRTE	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Geltinger Bucht; Grundschule, Dänische Schule; anerkannter Erholungsort
Ahneby	~~201~~ 201	96	~~96~~ 110	LR		Anerkannter Erholungsort
Esgrus	~~758~~ 789	391	~~395~~ 394	LR		Anerkannter Erholungsort
Niesgrau	~~518~~ 539	327	~~336~~ 324	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort; Ortsteil Koppelheck mit Gelting-Mole: Nahbereich Gelting; alle übrigen Ortsteile: Nahbereich Steinbergkirche
Steinberg	~~806~~ 835	521	~~532~~ 552	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort (Ortsteile Nordgaardholz und Steinberghaff)
Sterup	~~1.407~~ 1.435	697	~~729~~ 738	LR		Grundschule, Weiterführende Schule; anerkannter Erholungsort

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Nahbereich insgesamt	~~6.599~~ 6.777	3.536	~~3.727~~ 3.775			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Süderbrarup	~~5.311~~ 5.255	2.497	~~2.591~~ 2.625	LR	Unterzentrum	Sitz des Amtes Süderbrarup; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule; Bahnhof
Böel	~~697~~ 698	330	~~337~~ 354	LR		
Loit	~~273~~ 268	129	~~130~~ 122	LR		
Mohrkirch	~~997~~ 936	477	~~496~~ 498	LR		
Norderbrarup	~~680~~ 679	300	~~311~~ 323	LR		
Nottfeld	~~117~~ 123	63	~~65~~ 69	LR		
Rügge	~~244~~ 242	128	~~128~~ 127	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Saustrup	~~185~~ 181	100	~~101~~ 96	LR		
Scheggerott	~~340~~ 324	201	~~202~~ 199	LR		
Steinfeld	~~851~~ 809	362	~~392~~ 395	LR		
Ulsnis	~~698~~ 702	439	~~454~~ 456	LR		Anerkannter Erholungsort
Wagersrott	~~216~~ 221	112	~~112~~ 118	LR		
Boren	~~1.198~~ 1.142	725	~~729~~ 726	LR		
Nahbereich insgesamt	~~11.807~~ 11.580	5.863	~~6.048~~ 6.108			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Süderlügum	~~2.368~~ 2.308	1.239	~~1.255~~ 1.242	LR	ländlicher Zentralort	Grundschule; Bahnhaltepunkt
Bosbüll	~~269~~ 277	123	~~128~~ 116	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Braderup	~~673~~ 674	366	~~381~~ 380	LR		
Ellhöft	~~113~~ 99	51	~~52~~ 44	LR		
Holm	~~95~~ 98	40	~~41~~ 43	LR		
Humptrup	~~754~~ 758	397	~~409~~ 389	LR		Dänische Schule
Lexgaard	~~55~~ 66	31	~~32~~ 31	LR		
Uphusum	~~340~~ 350	191	~~194~~ 187	LR		Bahnhaltepunkt
Westre	~~355~~ 350	164	~~169~~ 170	LR		
Nahbereich insgesamt	~~5.022~~ 4.980	2.602	~~2.661~~ 2.602			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Tarp	~~6.101~~ 5.890	2.782	~~2.941~~ 3.024	SUB Flensburg	Unterzentrum	Sitz des Amtes Oeversee; Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Bahnhaltepunkt; anerkannter Erholungsort
Eggebek	~~2.603~~ 2.469	1.101	~~1.166~~ 1.198	LR	ergänzende überörtliche Versorgungs-funktion	Sitz des Amtes Eggebek; Grundschule, Weiterführende Schule
Janneby	~~411~~ 409	183	~~196~~ 225	LR		
Jerrishoe	~~1.002~~ 1.034	447	~~462~~ 457	LR		
Jörl	~~793~~ 872	335	~~355~~ 381	LR		Grundschule
Langstedt	~~1.027~~ 1.054	410	~~411~~ 404	LR		
Sieverstedt	~~1.692~~ 1.656	754	~~765~~ 749	SUB Flensburg		Grundschule; anerkannter Erholungsort
Sollerup	~~475~~ 473	216	~~217~~ 214	LR		
Süderhackstedt	~~348~~ 346	150	~~156~~ 146	LR		
Wanderup	~~2.698~~ 2.722	1.180	~~1.252~~ 1.287	SUB Flensburg		Grundschule
Oeversee	~~3.621~~ 3.611	1.605	~~1.683~~	SUB Flensburg		Grundschule; anerkannter

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
			1.688			Erholungsort; Akademiezentrum Sankelmark
Nahbereich insgesamt	~~20.771~~ 20.536	9.163	~~9.604~~ 9.773			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Tönning, Stadt	~~4.940~~ 4.814	2.708	~~2.744~~ 2.682	LR	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Grundschule, Weiterführende Schule, Dänische Schule; Hafen; Bahnhof, Bahnhaltepunkt Kating; anerkannter Luftkurort, anerkannter Erholungsort (Ortsteil Kating); Multimar Wattforum, Heimatmuseum
Kotzenbüll	~~183~~ 169	95	~~97~~ 95	LR		Anerkannter Erholungsort

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Norderfriedrichs-koog	~~43~~ 45	30	~~32~~ 27	LR		Anerkannter Erholungsort
Oldenswort	~~1.327~~ 1.270	695	~~757~~ 743	LR		Private Grund- und Gemeinschaftsschule; Bahnhaltepunkt Harblek; anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~6.493~~ 6.298	3.528	~~3.630~~ 3.547			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Viöl	~~2.261~~ 2.356	1.030	~~1.081~~ 1.115	LR	ländlicher Zentralort	Sitz des Amtes Viöl; Grundschule, Weiterführende Schule; anerkannter Erholungsort
Ahrenviöl	~~521~~ 528	245	~~257~~ 262	LR		
Ahrenviölfeld	~~236~~ 226	101	~~105~~ 107	LR		

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Behrendorf	~~571~~ 574	291	~~292~~ 269	LR		
Bondelum	~~168~~ 182	84	~~85~~ 82	LR		
Haselund	~~930~~ 928	450	~~462~~ 456	LR		Grundschule Außenstelle
Immenstedt	~~680~~ 683	299	~~326~~ 342	LR		
Löwenstedt	~~706~~ 693	305	~~317~~ 331	LR		
Norstedt	~~387~~ 380	184	~~188~~ 178	LR		
Oster-Ohrstedt	~~657~~ 669	334	~~338~~ 334	LR		Grundschule Außenstelle
Sollwitt	~~304~~ 296	138	~~148~~ 136	LR		
Wester-Ohrstedt	~~1.118~~ 1.105	505	~~511~~ 530	LR		Bundeswehrstandort
Nahbereich insgesamt	~~8.539~~ 8.620	3.966	~~4.110~~ 4.142			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Sylt	~~13.679~~ 14.167	11.336	~~11.764~~ 12.566	LR / SRTE	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Seeheilbad (Ortsteil Westerland), Seebad (Ortsteile Rantum, Sylt-Ost); Sitz des Amtes Landschaft-Sylt; Grundschulen, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; Asklepios Nordseeklinik Westerland, Kur- und Rehakliniken; Verkehrsflughafen Sylt; Bahnhöfe Westerland, Keitum, Morsum; Heimatmuseum
Hörnum (Sylt)	~~872~~ 824	916	~~969~~ 915	LR / SRTE		Seebad; Hafen
Kampen (Sylt)	~~462~~ 492	1.076	~~1.080~~ 920	LR / SRTE		Seebad
List	~~1.680~~ 1.540	1.607	~~1.725~~ 1.479	LR / SRTE		Seebad; Hafen, Fährbetrieb; Wattenmeerstation List des Alfred-Wegener-Instituts/Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung; Erlebniszentrum Naturgewalten

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Wenningstedt-Braderup (Sylt)	~~1.606~~ 1.406	2.243	~~2.313~~ 1.946	LR / SRTE		Seeheilbad (Ortsteil Wenningstedt); Grundschule; Rehaklinik
Nahbereich insgesamt	~~18.299~~ 18.429	17.178	~~17.851~~ 17.826			

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
Wyk auf Föhr, Stadt	~~4.355~~ 4.113	3.528	~~3.652~~ 3.187	LR / SRTE	Unterzentrum zusammen mit Nebel	Seeheilbad; Sitz des Amtes Föhr-Amrum; Grundschule, Weiterführende Schulen, Dänische Schule; Inselklinik Föhr-Amrum, Kur- und Rehakliniken; Verkehrslandeplatz; Hafen, Fährbetrieb; Dr. Carl-Haeberlin Friesen-Museum
Nebel	~~978~~ 914	752	~~762~~ 742	LR / SRTE	Unterzentrum zusammen mit Wyk auf Föhr	Seebad; Grundschule, Weiterführende Schule; Fachklinik für Kinder und

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2023~~3~~4	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.2023~~3~~4	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Jugendliche; Heimatmuseum
Norddorf auf Amrum	~~562~~ 526	419	~~427~~ 459	LR / SRTE		Seeheilbad; Rehaklinik
Wittdün auf Amrum	~~805~~ 734	712	~~714~~ 651	LR / SRTE		Seeheilbad; Hafen, Fährbetrieb; Rehaklinik
Alkersum	~~398~~ 404	273	~~280~~ 267	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort; Museum Kunst der Westküste
Borgsum	~~331~~ 315	227	~~249~~ 215	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort
Dunsum	~~68~~ 78	63	~~74~~ 74	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort
Midlum	~~412~~ 457	273	~~284~~ 289	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort; Grundschule Außenstelle
Nieblum	~~585~~ 542	746	~~764~~ 577	LR / SRTE		Seebad
Oevenum	~~462~~ 447	324	~~345~~ 292	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort; Heimatmuseum
Oldsum	~~519~~ 552	383	~~409~~ 410	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort;
Süderende	~~185~~ 175	135	~~141~~ 123	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort;

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.20234	Wohnungs-bestand 31.12.2020	Wohnungs-bestand 31.12.20234	Raumkategorie / Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung	Zentralörtliche Einstufung, Besondere Funktion	Textliche Ergänzungen und Hinweise
						Grundschule
Utersum	~~387~~ 404	357	~~378~~ 311	LR / SRTE		Seebad; Rehaklinik
Witsum	~~42~~ 45	41	~~41~~ 38	LR / SRTE		Anerkannter Erholungsort
Wrixum	~~601~~ 581	384	~~403~~ 383	LR / SRTE		Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit Wyk auf Föhr; anerkannter Erholungsort
Nahbereich insgesamt	~~10.690~~ 10.287	8.617	~~8.923~~ 8.018			

Anlage 2: Übersichtstabellen Natur und Landschaft Kapitel 2.1

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

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreis Nordfriesland				
Dünen- und Heidelandschaften Nord-Sylt	0916-392	Kampen (Sylt), List auf Sylt	1.914	-VRG
Dünen- und Heidelandschaften Nord- und Mittel-Sylt	1016-392	Kampen (Sylt), Wenningstedt-Braderup (Sylt), Sylt	641	VRG
NSG Rantumbecken	1115-301	Sylt	566	VRG
Dünenlandschaft Süd-Sylt	1115-391	Hörnum (Sylt), Sylt	740	VRG
Küstenlandschaft Ost-Sylt	1116-391	Sylt	379	VRG
Ruttebüller See	1118-301	Aventoft	55	VRG
Süderlügumer Binnendünen	1119-303	Braderup, Humptrup, Lexgaard, Süderlügum, Westre	808	VRG und Vorbehaltsgebiete

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
				(VBG)-Anteile
Gotteskoog-Gebiet	1119-401	Aventoft, Emmelsbüll-Horsbüll, Holm, Humptrup, Neukirchen, Niebüll, Süderlügum, Uphusum	891	VRG und VBG-Anteile
Leckfeld	1219-301	Leck	111	VRG
Heide- und Magerrasenlandschaft am Ochsenweg und im Soholmfeld	1219-392	Enge-Sande, Leck, Stadum	298	VBG und VRG-Anteile
Wälder an der Lecker Au	1220-301	Leck, Sprakebüll, Stadum	50	VBG
Küsten- und Dünenlandschaften Amrums	1315-391	Nebel, Norddorf auf Amrum, Wittdün auf Amrum	2.156	VRG und VBG-Anteile
Godelniederung/Föhr	1316-301	Borgsum, Nieblum, Utersum, Witsum	149	VRG
NSG Bordelumer Heide und Langenhorner Heide mit Umgebung	1319-301	Bordelum, Bredstedt, Langenhorn	201	VRG
Lütjenholmer und Bargumer Heide	1320-302	Bargum, Bordelum, Langenhorn, Lütjenholm	313	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Löwenstedter Sandberge	1320-304	Löwenstedt	21	VRG
Standortübungsplatz Husum	1420-301	Horstedt, Husum	150	VBG
Quell- und Niedermoore der Arlauniederung	1420-391	Ahrenshöft, Arlewatt, Olderup	56	VBG und VRG-Anteile
Immenstedter Wald	1421-301	Ahrenviöl, Immenstedt	155	VBG
Ahrenviölfelder Westermoor	1421-304	Ahrenviölfeld	69	VRG
Dünen Sankt Peter	1617-301	Sankt Peter-Ording	152	VRG
Eiderstedt	1618-404	Garding (Kirchspiel), Garding, Katharinenheerd, Kotzenbüll, Oldenswort, Osterhever, Poppenbüll, Tating,Tetenbüll, Tönning, Welt, Westerhever	6.698	VBG
Kreis Schleswig-Flensburg				
Eichenwälder der Böxlunder Geest	1121-304	Böxlund, Medelby, Osterby, Wallsbüll, Weesby	83	VBG und VRG
NSG Fröslev-Jardelunder Moor	1121-391	Jardelund, Osterby	224	VRG
Niehuuser Tunneltal und	1122-391	Harrislee	137	VBG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Krusau mit angrenzenden Flächen				
Munkbrarupau- und Schwennautal	1123-305	Glücksburg (Ostsee), Munkbrarup, Wees	102	VBG und VRG-Anteile
Blixmoor	1123-392	Wees	29	VBG und VRG
Flensburger Förde	1123-491	Gelting, Glücksburg (Ostsee), Langballig, Munkbrarup, Nieby, Niesgrau, Pommerby, Steinberg, Steinbergkirche, Westerholz	12.394	VRG und VBG-Anteile
Wälder an der Bondenau	1223-356	Großsolt,Mittelangeln	126	VBG
Wald südlich Holzkoppel	1224-321	Esgrus, Niesgrau, Stangheck	22	VBG
Wald-, Moor- und Heidelandschaft der Fröruper Berge und Umgebung	1322-392	Großsolt, Havetoft, Oeversee, Sieverstedt	939	VRG und VBG-Anteile
NSG Hechtmoor	1323-301	Mittelangeln	34	VRG
Rehbergholz und Schwennholz	1323-355	Schnarup-Thumby, Struxdorf, Mittelangeln	193	VBG und VRG-Anteile
Wellspanger-Loiter-Oxbek-System und angrenzende Wälder	1324-391	Böel, Böklund, Brodersby-Goltoft, Idstedt, Loit, Lürschau, Neuberend, Norderbrarup, Nübel, Saustrup, Schaalby, Struxdorf, Süderbrarup, Süderfahrenstedt, Taarstedt,	1.433	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Tolk, Twedt		
Drülter Holz	1325-356	Kappeln, Stoltebüll	131	VBG
Wälder im Süderhackstedtfeld	1421-303	Süderhackstedt	76	VBG und VRG-Anteile
Wald Rumbrand	1422-301	Silberstedt, Treia	60	VBG
Gammelunder See	1422-303	Bollingstedt, Jübek, Lürschau	36	VRG und VBG-Anteile
Tiergarten	1423-302	Hüsby, Schleswig	96	VBG und VRG-Anteile
Idstedtweger Geestlandschaft	1423-393	Idstedt, Lürschau	98	VBG
Kiuser Gehege	1424-357	Steinfeld, Taarstedt, Ulsnis	38	VBG
Busdorfer Tal	1523-381	Busdorf, Dannewerk, Schleswig	31	VBG und VRG
Wälder bei Bergenhusen	1621-301	Bergenhusen, Wohlde	145	VBG
Gräben der nördlichen Alten Sorge	1622-308	Alt Bennebek, Bergenhusen, Börm, Klein Bennebek, Meggerdorf	769	VBG und VRG-Anteile
Kreis Schleswig-Flensburg/Kreis Nordfriesland				
Gewässer des	1219-391	Kreis Schleswig-Flensburg (200 Hektar):	581	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Bongsieler-Kanal-Systems		Großenwiehe, Handewitt, Hörup, Lindewitt, Meyn, Osterby, Schafflund, Wallsbüll Kreis Nordfriesland (381 Hektar): Bargum, Dagebüll, Enge-Sande, Goldebek, Langenhorn, Lütjeholm, Ockholm, Risum-Lindholm, Stadum, Stedesand		
Pobüller Bauernwald	1321-302	Kreis Schleswig-Flensburg (79 Hektar): Jörl Kreis Nordfriesland (73 Hektar): Sollwitt	152	VBG
Treene Winderatter See bis Friedrichstadt und Bollingstedter Au	1322-391	Kreis Schleswig-Flensburg (1.802 Hektar): Ausacker, Bergenhusen, Bollingstedt, Dörpstedt, Eggebek, Freienwill, Großolt, Hollingstedt, Hürup, Husby, Jerrishoe, Langstedt, Oeversee, Sieverstedt, Silberstedt, Sollerup, Sörup, Stapel, Süderhackstedt, Tarp, Treia, Wohlde Kreis Nordfriesland (1.102 Hektar): Fresendelf, Friedrichstadt, Hude, Koldenbüttel, Ostenfeld (Husum), Ramstedt, Schwabstedt, Seeth, Süderhöft, Wester-Ohrstedt, Winnert, Wittbek	2.904	VBG und VRG
Wälder der Ostenfelder Geest	1521-391	Kreis Schleswig-Flensburg (178 Hektar): Treia Kreis Nordfriesland (554 Hektar):	732	VBG und VRG-Anteile

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Ahrenviölfeld, Hude, Ostenfeld (Husum), Oster-Ohrstedt, Schwabstedt, Wester-Ohrstedt, Wittbek		
Kreisfreie Stadt Flensburg/Kreis Schleswig-Flensburg				
Küstenbereiche Flensburger Förde von Flensburg bis Geltinger Birk	1123-393	Kreisfreie Stadt Flensburg (352 Hektar): Flensburg Kreis Schleswig-Flensburg (5.117 Hektar): Dollerup, Gelting, Glücksburg (Ostsee), Harrislee, Langballig, Munkbarup, Nieby, Niesgrau, Pommerby, Steinberg, Steinbergkirche, Wees, Westerholz Keine Zuordnung: 5.480 Hektar	10.949	VRG und VRG-Anteile
Stiftungsflächen Schäferhaus	1222-301	Kreisfreie Stadt Flensburg (89 Hektar): Flensburg Kreis Schleswig-Flensburg (18 Hektar): Handewitt	107	VRG
Kreis Schleswig-Flensburg/Kreis Rendsburg-Eckernförde (Planungsraum II)				
Schlei inklusive Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe	1423-394	Kreis Schleswig-Flensburg (4.564 Hektar): Arnis, Boren, Borgwedel, Brodersby-Goltoft, Busdorf, Ekenis, Fahrdorf, Grödersby, Kappeln, Maasholm, Rabel, Rabenkirchen-Faulück, Schaalby, Schleswig, Selk, Ulsnis Kreis Rendsburg-Eckernförde: 2.078 Hektar	8.679	VBG und VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		Keine Zuordnung: 2.034 Hektar		
Schlei	1423-491	Kreis Schleswig-Flensburg (4.567 Hektar): Arnis, Boren, Borgwedel, Brodersby-Goltoft, Busdorf, Ekenis, Fahrdorf, Goltorf, Grödersby, Kappeln, Maasholm, Rabel, Rabenkirchen-Faulück, Schaalby, Schleswig, Selk, Ulsnis Kreis Rendsburg-Eckernförde: 2.078 Hektar Keine Zuordnung: 2.034 Hektar	8.679	VBG
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-392	Kreis Schleswig-Flensburg (131 Hektar): Tetenhusen Kreis Rendsburg-Eckernförde: 826 Hektar	957	VRG und VBG
Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal	1623-401	Kreis Schleswig-Flensburg (100 Hektar): Tetenhusen Kreis Rendsburg-Eckernförde: 786 Hektar	886	VRG
Kreis Nordfriesland/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)				
NTP S-H Wattenmeer und angrenzende	0916-391	Kreis Nordfriesland (6.751 Hektar): Borgsum, Dagebüll, Dunsum, Elisabeth-Sophien-Koog,	452.101	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Küstengebiete		Emmelsbüll-Horsbüll, Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog, Galmsbüll, Gröde, Grothusenkoog, Hallig Hooge, Hattstedtermarsch, Hörnum (Sylt), Husum, Kampen (Sylt), Klanxbüll, Langeneß, List auf Sylt, Midlum, Nebel, Nieblum, Norddorf auf Amrum, Nordstrand, Norderfriedrichskoog, Ockholm, Oevenum, Oldsum, Osterhever, Pellworm, Poppenbüll, Reußenköge, Rodenäs, Sankt Peter-Ording, Simonsberg, Sylt, Tating, Tetenbüll. Tönning, Tümlauer Koog, Uelvesbüll, Utersum, Wenningstedt-Braderup (Sylt), Westerhever, Witsum, Wittdün auf Amrum, Wobbenbüll, Wrixum, Wyk auf Föhr Kreis Dithmarschen: 3.662 Hektar Keine Zuordnung: 441.688 Hektar		
Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete	0916-491	Kreis Nordfriesland (14.017 Hektar): Borgsum, Dagebüll, Drage, Dunsum, Elisabeth-Sophien-Koog, Emmelsbüll-Horsbüll, Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog, Friedrichstadt, Galmsbüll, Gröde, Grothusenkoog, Hallig Hooge, Hattstedtermarsch, Hörnum (Sylt), Husum, Kampen, (Sylt), Klanxbüll, Koldenbüttel, Langeneß, List auf Sylt, Midlum, Nebel, Nieblum, Norddorf auf Amrum, Norderfriedrichskoog, Nordstrand, Ockholm, Oevenum, Oldenswort, Oldsum, Osterhever, Pellworm, Poppenbüll, Reußenköge, Rodenäs, Sankt Peter-Ording, Simonsberg, Sylt, Tating, Tetenbüll, Tönning, Tümlauer Koog, Uelvesbüll, Utersum, Wenningstedt-Braderup	463.570	VRG

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
		(Sylt), Westerhever, Witsum, Wittdün auf Amrum, Witzwort, Wobbenbüll, Wrixum, Wyk auf Föhr Kreis Dithmarschen: 7.750 Hektar Keine Zuordnung: 441.803 Hektar		
Untereider	1719-319	Kreis Nordfriesland (1.894 Hektar): Drage, Friedrichstadt, Koldenbüttel, Oldenswort, Tönning, Witzwort Kreis Dithmarschen: 1.709 Hektar	3.603	VRG
Kreis Schleswig-Flensburg/Kreis Nordfriesland/Kreis Rendburg-Eckernförde (Planungsraum II)/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)				
Eider-Treene-Sorge-Niederung	1622-493	Kreis Schleswig-Flensburg (7.316 Hektar): Alt Bennebek, Bergenhusen, Börm, Dörpstedt, Erfde, Hollingstedt, Klein Bennebek, Kropp, Meggerdorf, Silberstedt, Tetenhusen, Tielen, Treia, Wohlde, Stapel Kreis Nordfriesland (2.369 Hektar): Fresendelf, Hude, Koldenbüttel, Ostenfeld (Husum), Ramstedt, Rantrum, Schwabstedt, Seeth, Süderhöft, Südermarsch, Winnert, Wisch, Wittbek Kreis Rendsburg-Eckernförde: 2.793 Hektar Kreis Dithmarschen: 2.524 Hektar	15.002	VRG und VBG
Kreis Schleswig-Flensburg/Kreis Rendsburg-Eckernförde (Planungsraum II)/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)				

Bezeichnung	EU-Code	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Moore der Eider-Treene-Sorge-Niederung	1622-391	Kreis Schleswig-Flensburg (1.568 Hektar): Alt Bennebek, Bergenhusen, Erfde, Klein Bennebek, Meggerdorf, Tetenhusen, Tielen, Stapel Kreis Rendsburg-Eckernförde: 1.311 Hektar Kreis Dithmarschen: 617 Hektar	3.496	VRG

Tabelle 3: Gebiete über 20 Hektar, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet erfüllen (Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, 2024, eigene Bearbeitung)

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreis Nordfriesland			
Amrum Süd-Ost	Nebel, Wittdün auf Amrum	139	VRG mit VBG-Anteilen
Amrumer Heide	Nebel, Norddorf auf Amrum	244	VRG mit VBG-Anteilen
Amrumer Strandwiesen	Nebel, Norddorf auf Amrum	73	VRG
Archsumer Salzwiesen	Sylt	201	VRG
Bargumer Heide	Bargum	64	VRG
Bottschlotter See	Dagebüll, Risum-Lindholm	185	VRG mit VBG-Anteilen
Brösumer Spätinge	Sankt Peter-Ording	33	VRG
Ehemaliges Katinger Watt	Tönning	407	VRG
Eichenwälder bei Wittbek	Wittbek	44	VBG
Erweiterung NSG Amrumer Dünen	Wittdün auf Amrum	66	VRG
Erweiterung NSG Baakdeel Rantum/Sylt	Sylt	84	VRG
Erweiterung NSG Braderuper Heide	Kampen (Sylt), Wenningstedt-Braderup (Sylt)	71	VRG mit VBG-Anteilen

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Erweiterung NSG Erlenbruch bei Leck/Schwarze Au	Leck, Stadum	23	VBG
Erweiterung NSG Hörnum Odde	Hörnum (Sylt)	26	VRG
Erweiterung NSG Löwenstedter Sandberge	Joldelund, Kolkerheide, Löwenstedt	89	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Lütjenholmer Heidedünen	Enge-Sande, Goldelund, Hörup, Lindewitt, Lütjenholm, Stadum	317	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Morsum Kliff	Sylt	177	VRG
Erweiterung NSG Nord-Sylt	List auf Sylt	60	VRG
Erweiterung NSG Eichkratt Schirlbusch	Drelsdorf	60	VBG
Erweiterung NSG Süderlügumer Binnendünen und Schwansmoor	Süderlügum, Westre	134	VRG mit VBG-Anteilen
Godelniederung	Borgsum, Nieblum, Utersum, Witsum	158	VRG
Gotteskoogsee	Emmelsbüll-Horsbüll, Holm, Neukirchen, Niebüll, Uphusum	466	VRG
Haasberger See	Humptrup, Süderlügum	66	VRG
Hallig Gröde-Appelland	Gröde	189	VRG
Hallig Langeneß	Langeneß	838	VRG

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Hallig Nordstrandischmoor	Nordstrand	165	VRG
Hallig Oland	Langeneß	94	VRG
Hauke-Haien-Koog	Dagebüll, Ockholm	558	VRG
Hörnumer Dünen	Hörnum (Sylt)	196	VRG
Hülltofter Tief/Ruttebüller See	Aventoft, Neukirchen	91	VRG mit VBG-Anteilen
Küstendünen Sankt Peter	Sankt Peter-Ording	372	VRG mit VBG-Anteilen
Lister Marsch	List auf Sylt	103	VRG mit VBG-Anteilen
Lütjenholmer Süderheide	Bargum, Bordelum, Langenhorn	212	VRG mit VBG-Anteilen
Marineflugplatz Westerland/Sylt	Wenningstedt-Braderup (Sylt), Sylt	656	VRG mit VBG-Anteilen
Rantumer Salzwiesen	Sylt	45	VRG
Risum/Nord-Amrum	Norddorf auf Amrum	73	VRG
Schobüller Küste	Husum, Wobbenbüll	60	VRG
Schwabstedter Westerkoog	Rantrum, Schwabstedt, Südermarsch, Wisch	248	VRG
Talraum Ahrenshöft	Ahrenshöft, Viöl	113	VRG mit VBG-Anteilen
Untere Arlau	Hattstedtermarsch, Reußenköge, Struckum	72	VRG

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Wälder der Ostenfelder Geest	Ostenfeld (Husum), Winnert, Wittbek	454	VBG
Waldhusener Tief	Pellworm	60	VRG
Kreis Schleswig-Flensburg			
Bollingstedter Moor	Bollingstedt	96	VRG mit VBG-Anteilen
Brodersbyer Noor	Brodersby-Goltoft	28	VBG
Buchenmischwald bei Bergenhusen	Bergenhusen, Wohlde	131	VBG
Busdorfer Tal	Busdorf, Dannewerk, Schleswig	70	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Alte Sorge-Schleife	Bergenhusen, Börm, Erfde, Klein Bennebek, Meggerdorf, Tielen, Stapel	1.178	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Düne am Rimmelsberg	Janneby, Jörl	89	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Geltinger Birk	Gelting, Nieby	377	VRG
Erweiterung NSG Reesholm/Schlei	Schaalby	58	VRG mit VBG-Anteilen
Erweiterung NSG Tetenhusener Moor	Alt Bennebek, Kropp, Tetenhusen	324	VRG mit VBG-Anteilen
Fördeküste Wille/Westerwerk	Glücksburg (Ostsee), Wees	204	VRG mit VBG-Anteilen
Grünlandniederung "Idstedtwege"	Idstedt, Lürschau, Neuberend	45	VRG mit VBG-Anteilen

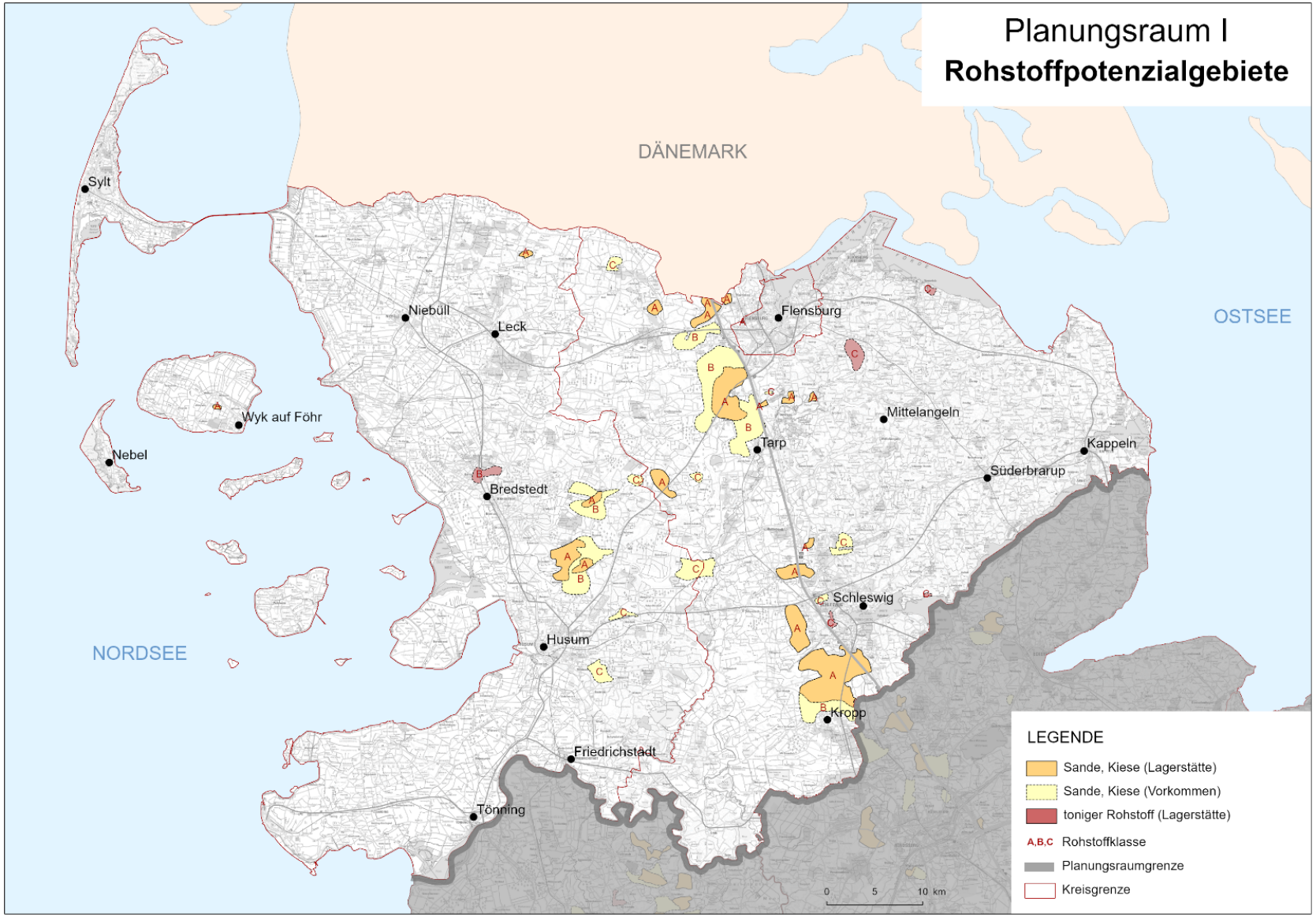
Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Gunnebyer Noor	Ulsnis	106	VRG mit VBG-Anteilen
Habernis und Umgebung	Steinberg, Steinbergkirche	331	VRG mit VBG-Anteilen
Haddebyer und Selker Noor	Busdorf, Fahrdorf, Selk	243	VRG
Kalkquellmoor bei Klein Rheide	Dannewerk	24	VBG
Laubmischwald "Rumbrand"	Silberstedt, Treia	60	VBG
Laubmischwald an der Steenwallholter Bek	Treia, Westerorstedt	88	VRG mit VBG-Anteilen
Laubmischwald im Süderhackstedtfeld	Süderhackstedt	69	VRG mit VBG-Anteilen
Munkbrarupau	Glücksburg (Ostsee), Munkbrarup, Wees	65	VRG mit VBG-Anteilen
Niehuuser Tunneltal	Harrislee	222	VRG mit VBG-Anteilen
Schwennautal	Glücksburg (Ostsee)	33	VRG mit VBG-Anteilen
Steilküste Osterholz	Westerholz, Steinbergkirche	37	VRG mit VBG-Anteilen
Süderstapeler Westerkoog	Stapel	291	VRG
Treenetal-Bollingstedter Au	Bollingstedt, Eggebek, Langstedt, Silberstedt, Sollerup, Süderhackstedt, Tarp, Treia	579	VRG mit VBG-Anteilen
Wald bei Stausmark	Esgrus, Niesgrau, Stangheck	23	VBG

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Waldgebiet "Mörderkoppel" mit Bachschluchten	Niesgrau, Stangheck	62	VBG
Wallsbüller Kratt	Osterby, Wallsbüll	47	VBG
Wallsbüller Strom	Meyn, Schafflund, Wallsbüll	29	VRG mit VBG-Anteilen
Winderatter See	Ausacker, Husby, Sörup	500	VRG mit VBG-Anteilen
Kreis Nordfriesland/Kreis Schleswig-Flensburg			
Erweiterung NSG Pobüller Bauernholz	Kreis Nordfriesland (74 Hektar): Sollwitt Kreis Schleswig-Flensburg (75 Hektar): Jörl	149	VBG
Erweiterung NSG Wildes Moor bei Schwabstedt	Kreis Nordfriesland (499 Hektar): Fresendelf, Hude, Schwabstedt, Winnert Kreis Schleswig-Flensburg (31 Hektar): Ostenfeld (Husum), Wohlde	530	VRG mit VBG-Anteilen
Ostermoor bei Seeth	Kreis Nordfriesland (231 Hektar): Seeth Kreis Schleswig-Flensburg (108 Hektar): Stapel	339	VRG

Bezeichnung	Gemeinde	Größe in Hektar	Regionalplan-Festlegung
Kreis Nordfriesland/Kreis Dithmarschen (Planungsraum III)			
Eider von Nordfeld bis Tönning	Kreis Nordfriesland (403 Hektar): Drage, Friedrichstadt, Koldenbüttel, Oldenswort, Tönning, Witzwort Kreis Dithmarschen: 455 Hektar	858	VRG mit VBG-Anteilen

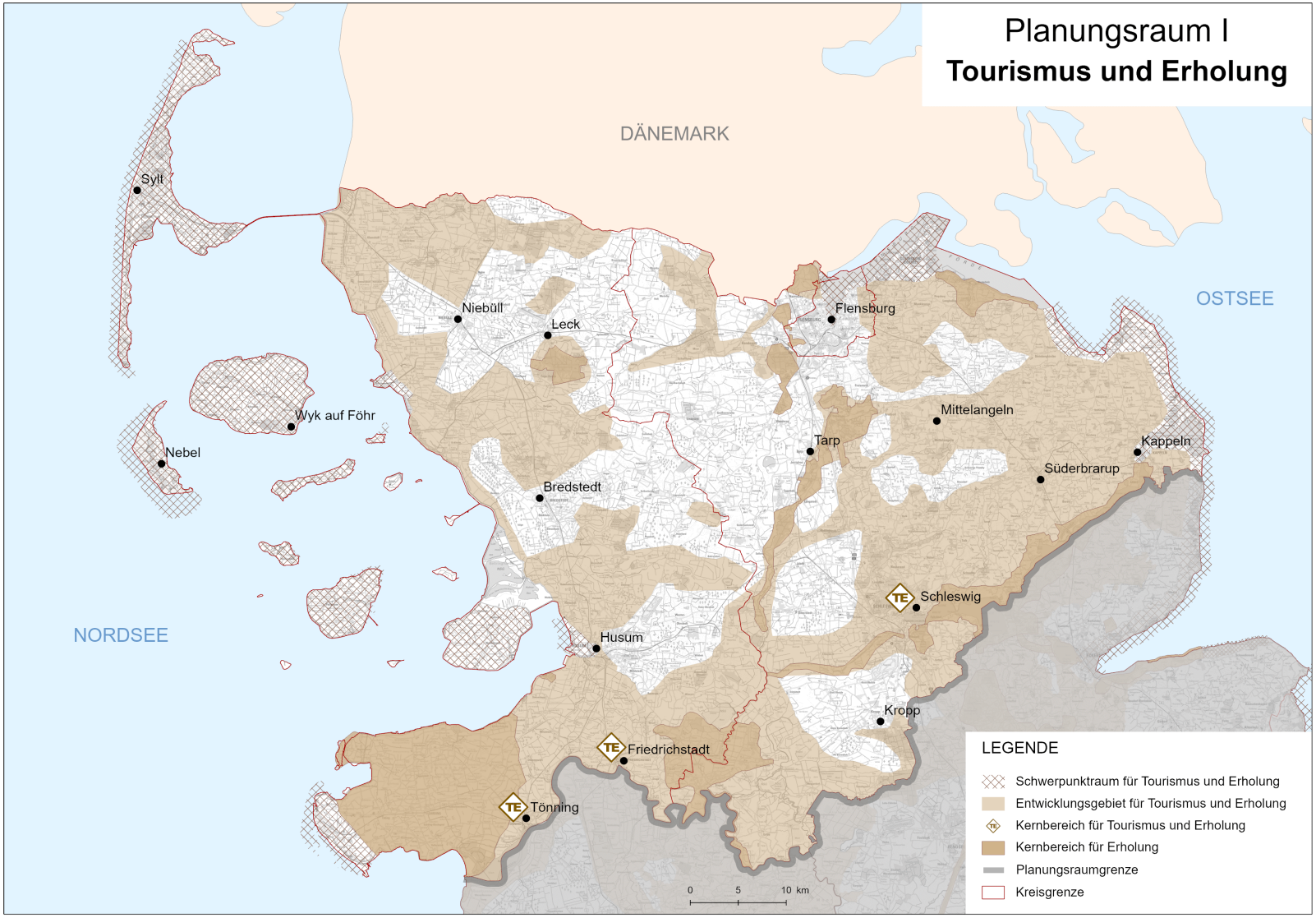
Anlage 3: Themenkarten

3.1 Themenkarte Rohstoffpotenzialgebiete



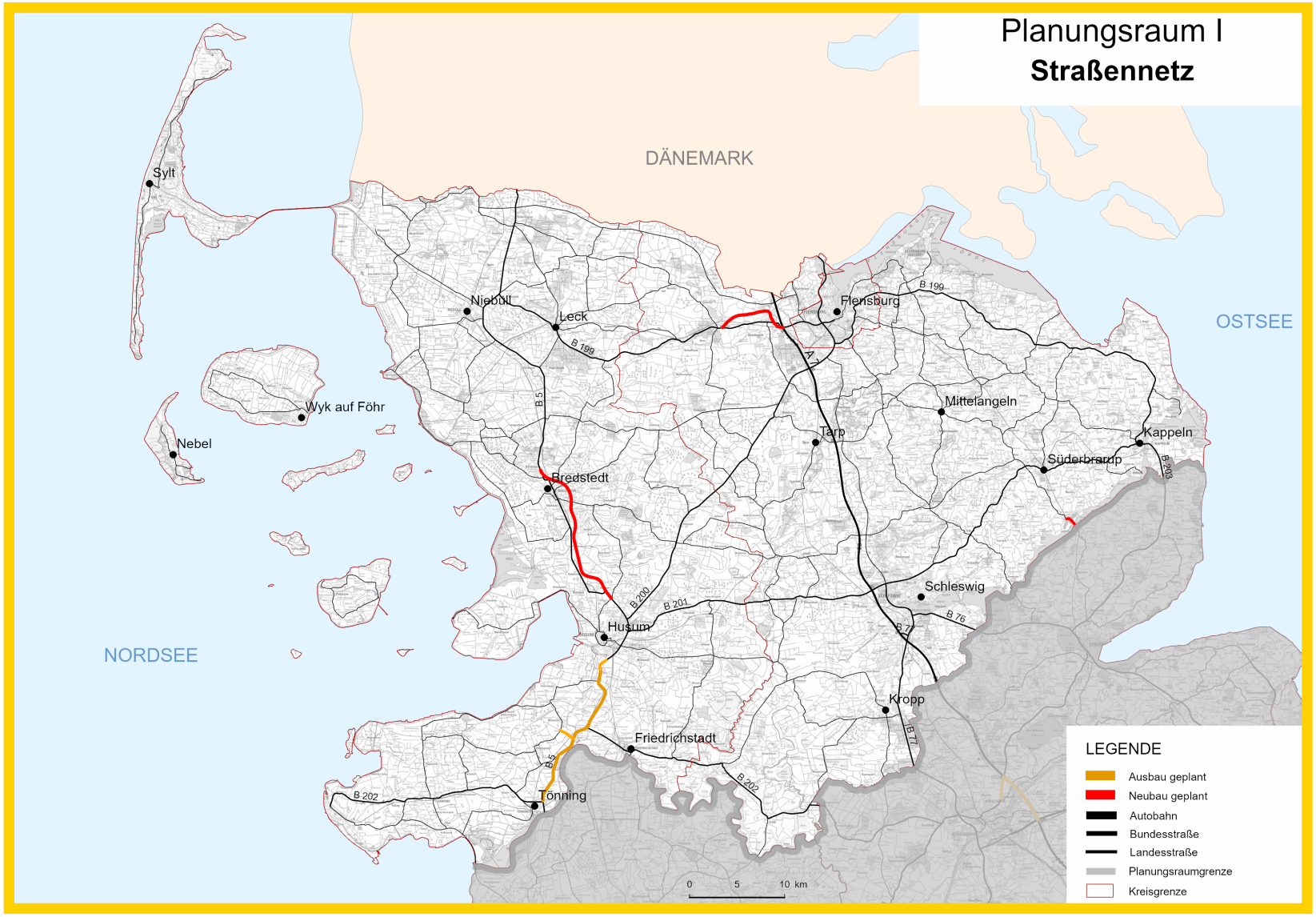
Themenkarte 1: Rohstoffpotenzialgebiete. Zurück zum Text.
Stand: 2019, Quelle: Geologischer Landesdienst im Landesamt für Umwelt (LfU),
Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0 Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum I – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

3.2 Themenkarte Tourismus und Erholung



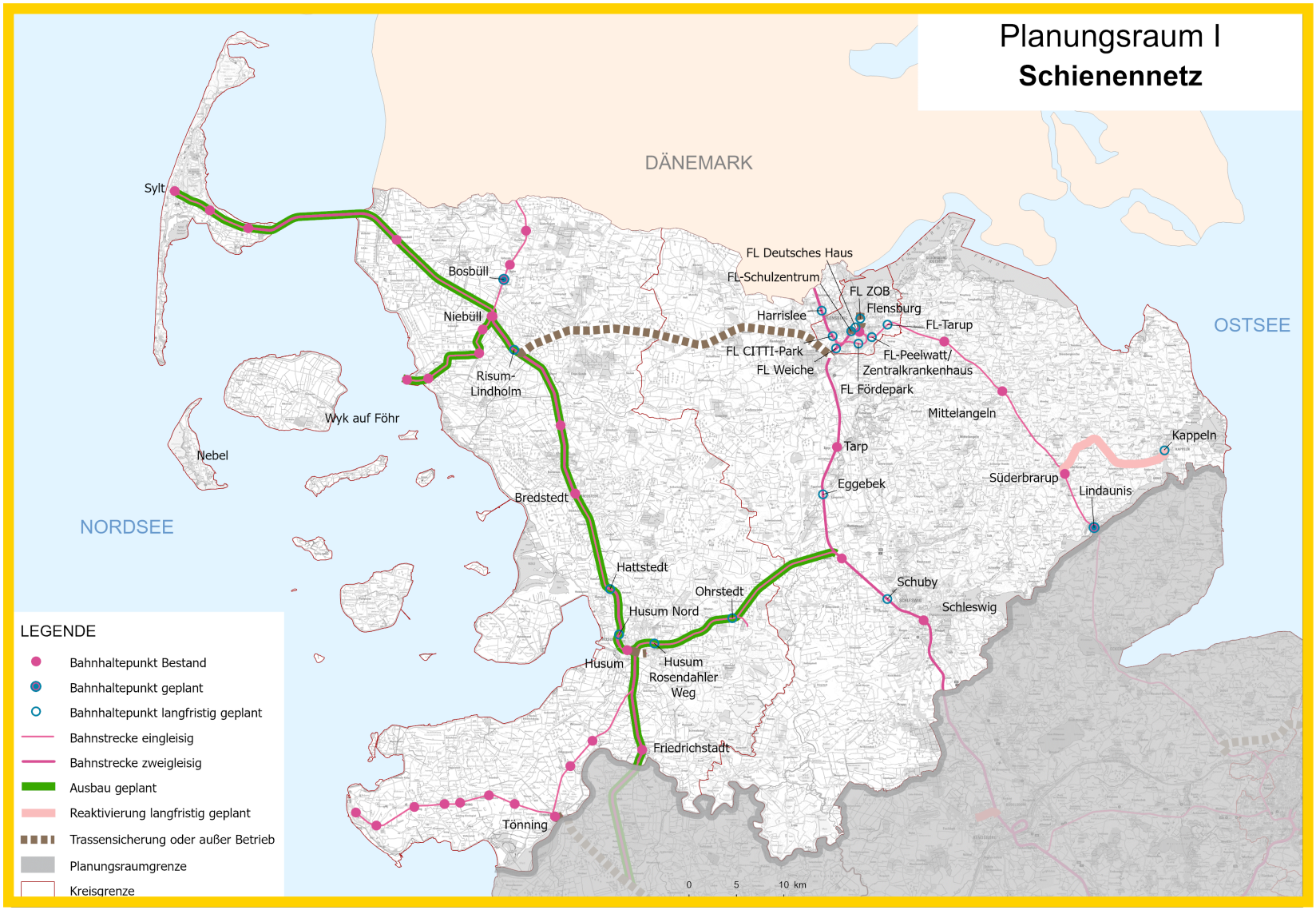
Themenkarte 2: Tourismus und Erholung. Zurück zum Text.
Stand: 2024, Quelle: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Planungsgruppe Umwelt/Büro KoRiS 2017, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0, Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum I – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

3.3 Themenkarte Straßennetz



Themenkarte 3: Straßennetz. Zurück zum Text.
Stand: 2026, Quelle: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0
Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum I – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

3.4 Themenkarte Schienennetz



Themenkarte 4: Schienennetz. Zurück zum Text
Stand: 2026, Quelle: Eigene Zusammenstellung, Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1:100.000 © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH/CC BY 4.0
Herausgeber: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Regionalplan Planungsraum I – Neuaufstellung, 3. Entwurf 2026

Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften

Abkürzung	Zitat
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I Seite 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257)
BBPlG	Bundesbedarfsplangesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I Seite 2543; 2014 I Seite 148, 271), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 239)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
BRPHVAnl	Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz) vom 19. August 2021 (BGBl. I Seite 3712)
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz vom 21. August 2009 (BGBl. I Seite 2870), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151)
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I Seite 1970, 3621), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 317)
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 Seite 7), zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2025/1237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2025 (ABl. L 1237 S. 1)

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

Anlage 4: Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften

ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. Seite 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. Seite 274), Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt durch Artikel 20 der Verordnung vom 16. Januar 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 30)
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I Seite 2986), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
SUP-Richtlinie	Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, Seite 30-37)
TEN-E-Verordnung	Verordnung (EU) 2022/869 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nummer 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nummer 347/2013, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2024 (ABl. L 1991 Seite 1)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I Seite 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

Konventionen

Ramsar-Konvention	Übereinkommen über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Wattvögel, von internationaler Bedeutung (Ramsar-Konvention) vom 2. Februar 1971 (BGBl. 1976 II Seite 1265), geändert durch das Pariser Protokoll vom 3. Dezember 1982 und die Regina-Änderungen vom 28. Mai 1987