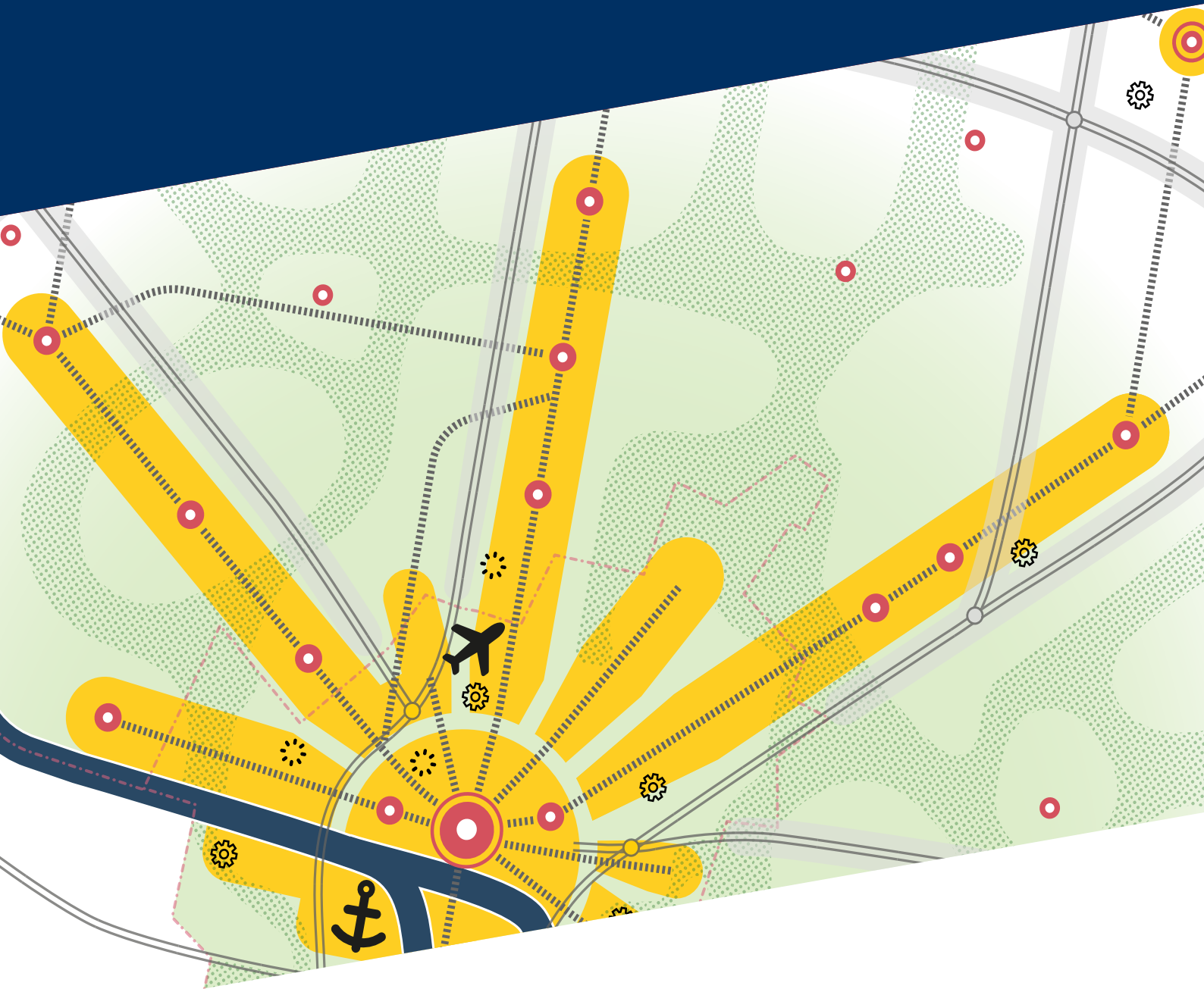


Raumstrukturkonzept Hamburg - Schleswig-Holstein

Gemeinsam nachhaltig wachsen



Inhalt

Vorwort	3
1. Die Herausforderung: Entwicklungsdynamik sowie Natur- und Umweltbelange in Einklang bringen	4
2. Der innovative Planungsansatz: zwei Länder, ein gemeinsames Leitbild	7
3. Das Grundmuster des Raumstrukturkonzepts: Zentren, Achsen, Freiräume und Biotopverbund, Verkehrsinfrastruktur	8
4. Die Ziele des Raumstrukturkonzepts: mehr als die Summe seiner Teile	11
Karte Raumstrukturkonzept	12
5. Ausblick: bereit für Neues, offen für Erweiterung	19
Kurzfassung/Executive Summary	20
Impressum	22

Vorwort

„Gemeinsam nachhaltig wachsen“ ist die Botschaft der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für den gemeinsamen Verflechtungsraum der Metropole Hamburg. Das Wachstum in diesem Raum setzt sich weiter fort und bedarf einer abgestimmten Vorgehensweise. Dies insbesondere, um eine ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung sicherzustellen, ohne Entwicklungsspielräume für das Wohnen und innovative Arbeitsstätten einzuschränken und die Freiräume in ihrer Funktion zu gefährden.

Mit dem vorliegenden Raumstrukturkonzept, das die Landesplanungsbehörden beider Länder auf der Grundlage eines gemeinsamen Kabinettsbeschlusses 2018 im Rahmen des neu geschaffenen „Dialogs zur Raumplanung“ erarbeitet haben, beschreiten beide Landesplanungen Neuland: Ein derartiges Konzept freiwilliger Ländergrenzen übergreifender Abstimmung und Ausrichtung ist einmalig in Deutschland!

Das Raumstrukturkonzept stellt die Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung als gemeinsame Richtschnur in den Vordergrund. Die Siedlungsentwicklung soll in erster Linie in den ausgewiesenen Zentren und auf den Siedlungsachsen erfolgen, die sich an den Strecken des leistungsfähigen Schienenpersonenverkehrs orientieren. Nur so können der autoorientierte Pendlerverkehr reduziert und die Freiräume zwischen den Siedlungsachsen erhalten werden. Der engen Abstimmung von neuen Wohnquartieren, Gemeinbedarfseinrichtungen, Gewerbegebieten und Verkehrsinfrastruktur sowie Freiraumverbund und Naherholung kommt eine wesentliche Bedeutung für eine zukunftsfähige Entwicklung dieses Raumes zu.

Auf der Basis von Entwicklungszielen ermöglicht das Raumstrukturkonzept jede Menge teilräumliche Entwicklungen und gemeinsame Initiativen, wie etwa für die Idee der kommunal getragenen Regionalparks rund um Hamburg oder die Gestaltung der Region als Smart Region unter Nutzung der Chancen der Digitalisierung. Das Konzept formuliert Leitplanken, will aber ganz bewusst auch Entwicklungen anstoßen und Akteure anregen, diese kraftvolle Region mitzugestalten.

Wir freuen uns auf einen interessanten Austausch.
Herzlicher Gruß aus Hamburg und Kiel



Dorothee Stapelfeldt

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung
und Wohnen, Hamburg



Sabine Sütterlin-Waack

Dr. Sabine Sütterlin-Waack

Ministerin für Inneres, ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung des
Landes Schleswig-Holstein

1. Die Herausforderung: Entwicklungsdynamik sowie Natur- und Umweltbelange in Einklang bringen

Die räumliche Entwicklung im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein verläuft sehr dynamisch. Um sie zugleich auch nachhaltig zu gestalten, sollen raumbezogene Planungen zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein optimal aufeinander abgestimmt und an gemeinsamen Planungsprinzipien ausgerichtet werden. Zu diesem Zweck haben die Landesregierungen von Hamburg und Schleswig-Holstein 2018 die Einrichtung eines Dialogs zur Raumplanung beschlossen und entschieden, ein Raumstrukturkonzept für den Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein zu erarbeiten.

Der Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein wächst. Dieser Teilraum verzeichnet steigende Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen, der Neubau von Wohnungen und Gewerbeimmobilien bewegt sich auf einem sehr hohen Niveau. Und diese Dynamik wird sich laut aktueller Prognosen fortsetzen.

Die anhaltende Entwicklungsdynamik ist Ausdruck der hohen Attraktivität der Metropole Hamburg und des südlichen Teils von Schleswig-Holstein als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Unternehmenssitz und Standort für Investitionen. Diese Attraktivität ist mit Herausforderungen verbunden:

- Die positive Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung ist mit einer steigenden Wohnungsnachfrage verbunden. Insbesondere das Angebot an bezahlbarem Wohnraum für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen muss ausgeweitet werden.
- Die Anpassung an den Klimawandel stellt besondere Anforderungen an die Flächennutzungen.
- Der Flächenbedarf für neue Wohnungen, zusätzliche Gewerbegebiete und den Ausbau der Infrastruktur bleibt hoch; Freiraum wird weiter in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt.
- Das Verkehrsaufkommen beim Personen- und Güterverkehr nimmt kontinuierlich zu; damit erhöhen sich Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Energieverbrauch, so dass insbesondere für den Pendlerverkehr innovative Lösungen erforderlich sind.

Der Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein steht daher vor großen Herausforderungen: Die dynamische Entwicklung soll als qualitatives Wachstum gestaltet werden. Die Bedingungen für gewerbliche Produktion und Dienstleistung sind zu verbessern, die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit des Verflechtungsraumes ist auszubauen. Um den wachsenden Wohnraumbedarf zu decken, müssen bestehende Siedlungsgebiete nachverdichtet, neue Wohnbauflächen entwickelt und bezahlbarer Wohnraum, insbesondere im Segment des geförderten Mietwohnungsbaus geschaffen werden. Bereits bestehender bezahlbarer Wohnraum muss erhalten bleiben. Gleichzeitig gilt es, negative Folgen durch nicht ausreichend abgestimmte Planungsvorhaben zu vermeiden und Verkehrsbelastungen durch eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu reduzieren. Im Verflechtungsraum muss die Lebensqualität der Menschen verbessert werden, nicht zuletzt um neue Fachkräfte anzuziehen. Attraktive Grün- und Freiräume und die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu erhalten, tragen sie doch wesentlich zur Anziehungskraft des Raumes bei. Dem Klimaschutz und der Klimaanpassung kommen in allen Bereichen der Siedlungsentwicklung besondere Bedeutung zu.

Warum ein Raumstrukturkonzept?

Für eine zukunftsfähige Entwicklung beider Länder ist eine nachhaltige Raumentwicklung notwendig, die soziale und wirtschaftliche Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaft ausgewogenen Ordnung des gesamten Verflechtungsraumes führt. Diese nachhaltige Raumentwicklung soll länderübergreifend abgestimmt verfolgt werden.

Aus diesem Grund wurde von den Landesregierungen Hamburgs und Schleswig-Holsteins auf der gemeinsamen Kabinettsitzung am 29. Mai 2018 die Einrichtung eines regelmäßigen „Dialogs zur Raumplanung Hamburg/Schleswig-Holstein“ beschlossen. Das Ziel dieses Dialogs ist es, den strategischen und politischen Austausch über die räumliche Entwicklung im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein zu intensivieren. So sollen die Abstimmung von Planungsvorhaben zwischen den Landesplanungen beider Länder verbessert werden und gemeinsame Leitlinien der Gestaltung des Raumes erarbeitet werden. Zur Konkretisierung dieser Ziele wurde auf der gemeinsamen Kabinettsitzung als zentrales Projekt des Dialogs die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumstrukturkonzepts beschlossen. Aufgabe dieses Raumstrukturkonzepts ist es, die Planungsziele beider Länder für die räumliche Entwicklung des Verflechtungsraumes von Hamburg und Schleswig-Holstein zu formulieren und in einer gemeinsamen Leitbildkarte zu visualisieren. Hierbei betreten beide Länder Neuland, da es für ein vergleichbares bilaterales Gemeinschaftsvorhaben auf Länderebene in Deutschland bisher kein Beispiel gibt.

2. Der innovative Planungsansatz: zwei Länder, ein gemeinsames Leitbild

Das Raumstrukturkonzept beschreibt ein gemeinsames Leitbild für die Entwicklung des dynamischen Verflechtungsraumes der Metropole Hamburg und des südlichen Landesteils von Schleswig-Holstein.

Das Konzept bezieht sich auf den weiteren Verflechtungsraum Hamburgs und des südlichen Teils von Schleswig-Holstein. Funktional wird dieser Raum unter anderem durch die intensiven Pendlerbewegungen sowie den regionalen Wohnungs- und Arbeitsmarkt definiert. Geografisch reicht der Verflechtungsraum im Norden bis Neumünster, im Westen bis Glückstadt, im Osten bis Lübeck, im Süden bis zur Landesgrenze zwischen Hamburg und Niedersachsen.

Als informelles Instrument soll das Raumstrukturkonzept andere formelle Planungsinstrumente oder Planverfahren nicht ersetzen, sondern in erster Linie bei Planungen und Projekten der beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Orientierung dienen. Es soll aber auch die Bevölkerung, Unternehmen und Kommunen über wesentliche Ziele der beiden Länder für diesen Raum informieren. Das Konzept greift die Inhalte der Pläne und Maßnahmen der beiden Länder auf und stellt sie in einen neuen, gemeinsamen Kontext.

Gemeinsame Strategie: Impulse auch für andere Akteure

So bildet das Raumstrukturkonzept nicht nur den derzeitigen Status quo ab, sondern zeigt mittel- und langfristige Perspektiven für den Verflechtungsraum auf, über die sich die beiden Länder verständigt haben. Die zugehörige Raumstrukturkarte visualisiert anschaulich die gemeinsame Strategie eines qualitativen Wachstums für den Verflechtungsraum.

Das Raumstrukturkonzept soll außerdem Anregungen für die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg bieten, zu einer Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit in den Nachbarschaftsforen beitragen und zur Erweiterung des Planungsdialogs motivieren.

3. Das Grundmuster des Raumstrukturkonzepts: Zentren, Achsen, Freiräume und Biotopverbund, Verkehrsinfrastruktur

Das gemeinsame Raumstrukturkonzept der Landesplanungen von Hamburg und Schleswig-Holstein basiert auf etablierten planerischen Grundprinzipien: Zentren, Achsen, Freiräume und Biotopverbund, Verkehrsinfrastruktur.

Zentren: gut verteilte Angebotsdichte

Charakteristisch für die Raumstruktur im gemeinsamen Verflechtungsraum ist die Polyzentralität. Sie besteht in Schleswig-Holstein aus einem System Zentraler Orte und Stadtrandkerne, in Hamburg aus Zentren unterschiedlicher Hierarchie von der Innenstadt über Haupt- und Stadtteilzentren bis zu Ortszentren. Mit dieser dezentralen Siedlungsstruktur werden starke räumliche Disparitäten sowie Überlastungen in Wachstumsregionen beziehungsweise Stadträumen verhindert. Dem Prinzip der dezentralen Konzentration folgend, liegt dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein und dem Regionalplan für den Planungsraum III in Schleswig-Holstein das System der Zentralen Orte zugrunde. In Hamburg sind die Zentren im Flächennutzungsplan und im Zentrenkonzept festgelegt.

In Schleswig-Holstein sind alle Zentralen Orte und Stadtrandkerne Schwerpunkte für den Wohnungsbau und die gewerbliche Entwicklung, aber auch für Einzelhandel und Angebote der Daseinsvorsorge, etwa der Gesundheitsversorgung oder der Bildung. In Hamburg steht in den Zentren die Stärkung der urbanen Qualitäten und des Einzelhandels im Mittelpunkt. Ihre spezifischen, vielfältigen Qualitäten, das kulturelle Angebot, die Nutzungsmischung und das Wohnungsangebot in seinen verschiedenen Segmenten sollen in den Zentren bei gleichzeitig verbesserter Erreichbarkeit ausgebaut werden.

Achsen: Konzentration von Wohnen und Gewerbe

Um die Nachteile eines ringförmigen Wachstums von Siedlungsflächen und eine Zersiedlung im Umland der Metropole Hamburg zu vermeiden, soll die Siedlungsentwicklung im gemeinsamen Verflechtungsraum vorrangig auf Siedlungsachsen entlang der Hauptstrecken des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgen. Durch die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die leistungsfähigen, schienengebundenen Verkehrslinien soll möglichst großen Teilen der Bevölkerung ein attraktiver ÖPNV in der Nähe ihrer Wohnorte angeboten werden.

Im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich im Wesentlichen die folgenden Siedlungsachsen herausgebildet:

- die Achse von der Hamburger Innenstadt über Altona bis nach Wedel,
- die Achse von der Hamburger Innenstadt über Bahrenfeld nach Pinneberg, Uetersen/Tornesch bis Elmshorn,
- die Achse von der Hamburger Innenstadt über Norderstedt, Henstedt-Ulzburg bis nach Kaltenkirchen,
- die Achse von der Hamburger Innenstadt über Wandsbek und Rahlstedt, Ahrensburg und Bargteheide nach Bad Oldesloe,
- die Achse von der Hamburger Innenstadt nach Bergedorf über Glinde/Reinbek nach Schwarzenbek,
- die Achse von der Hamburger Innenstadt nach Bergedorf über Wentorf nach Geesthacht.

Die Ortslagen auf diesen Achsen sind Schwerpunkte für die Siedlungsentwicklung. Auch Hamburg ist vorrangig entlang der in die Region hinausreichenden Siedlungsachsen gewachsen, deren Rückgrat der schienengebundene Nahverkehr bildet. Innerhalb von Hamburg sind es die Strecken von S- und U-Bahnen, die besondere Standortqualitäten und Erreichbarkeitsvorteile aufweisen. Die Entwicklung von Flächenpotenzialen, Aufenthaltsqualitäten und Daseinsvorsorgeeinrichtungen an den Hauptausfallstraßen der Stadt („Magistralen“) ist für die Stadtentwicklung Hamburgs ein besonderer Handlungsschwerpunkt.

Das Instrument der Siedlungsachsen wird in Schleswig-Holstein durch das Prinzip der Landesentwicklungsachsen ergänzt, die sich am Verlauf der Bundesautobahnen orientieren. Die Landesentwicklungsachsen bieten besondere Wachstumsperspektiven, insbesondere für die wirtschaftliche Entwicklung. Dort bestehen gute Voraussetzungen für die bedarfsgerechte Entwicklung von überregionalen Gewerbestandorten, die insbesondere flächen- und verkehrsintensiven Betrieben vorbehalten bleiben sollen.

Freiräume und Biotopverbund: ein schutzbedürftiges Netzwerk

Um eine nachhaltige Entwicklung des Raumes zu gewährleisten, muss die Funktion der Freiräume im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein qualitativ gesichert werden. Besonders durch den hohen Siedlungsdruck, der auf sie ausgeübt wird, bedürfen die Freiräume eines besonderen Schutzes. Sie vor Zersiedlung zu bewahren, ist Grundvoraussetzung zur Erhaltung von Böden, landwirtschaftlichen Flächen und Wäldern, zur Schaffung eines Biotopverbundes, zum Klimaschutz, zur Erneuerung von Trinkwasserressourcen und zur Erholungsnutzung.

Multifunktionale regionale Grünzüge auf der schleswig-holsteinischen Seite sollen erhalten und vor Besiedlung geschützt werden. Sogenannte Grünachsen sind Gliederungselemente auf den Siedlungsachsen und verbinden die Freiräume zwischen diesen Achsen. Besonders wichtig ist es, naturschutzwürdige Flächen zu sichern und ökologisch wertvolle Gebiete durch den Biotopverbund zu vernetzen. In Hamburg bilden Landschaftsachsen, der erste und der zweite Grüne Ring sowie Feldmarken als „Grünes Netz“ das Herzstück des innerstädtischen Freiraumverbundes.

Verkehrsinfrastruktur: Leitbahnen der Mobilität

Das über viele Jahrzehnte gewachsene Verkehrsnetz im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein wird durch die stetig steigenden Verkehrsmengen im Personen- wie im Güterverkehr stark belastet. Kapazitätsprobleme bestehen vor allem beim Schienenpersonennahverkehr auf den Siedlungsachsen, aber auch durch fehlende leistungsfähige Tangentialverbindungen. Die wichtigsten Verkehrsadern sind einerseits die lokalen, regionalen und überregionalen Schienenwege, andererseits die Magistralen (Hamburg) und Fernstraßen, vor allem die Bundesautobahnen als Transitstrecken in andere Räume. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat die Lage der Siedlungsachsen wesentlich vorgegeben und bestimmt ihre Entwicklung auch weiterhin.

4. Die Ziele des Raumstrukturkonzepts: mehr als die Summe seiner Teile

Beide Länder haben ihre jeweiligen Zielvorstellungen in dieses Konzept eingebracht. Das Ergebnis ist eine Synthese aus den beiderseitigen Vorstellungen, die ein gemeinsames planerisches Vorgehen gewährleisten und Zielkollisionen vermeiden soll. So sollen die Dynamik und der Wachstumsdruck im Verflechtungsraum Hamburg – Schleswig-Holstein unter Abwägung aller Interessen ausgeglichen und nachhaltig gesteuert werden.

Wachstumsdynamik in nachhaltige Bahnen lenken

Der Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein ist ein sich dynamisch entwickelndes Gebiet mit hoher Standortattraktivität für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Gemeinsames Ziel der Landesplanungen von Hamburg und Schleswig-Holstein ist es, die Wachstumsdynamik dieses Raumes in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung zu lenken. Im Rahmen der laufenden und künftigen Planverfahren sollen die Flächenangebote für Wohnungsbau und gewerbliche Entwicklung verbessert werden. Dabei müssen die Belange der Freiraumentwicklung, des Schutzes der natürlichen Ressourcen und der Naherholung gleichberechtigt gewahrt bleiben. Durch eine gerechte Abwägung soll ein Ausgleich zwischen allen Belangen hergestellt werden. In diesem Sinne verfolgen die Landesplanungen von Hamburg und Schleswig-Holstein eine qualitative Wachstumsstrategie – für eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtraumes.

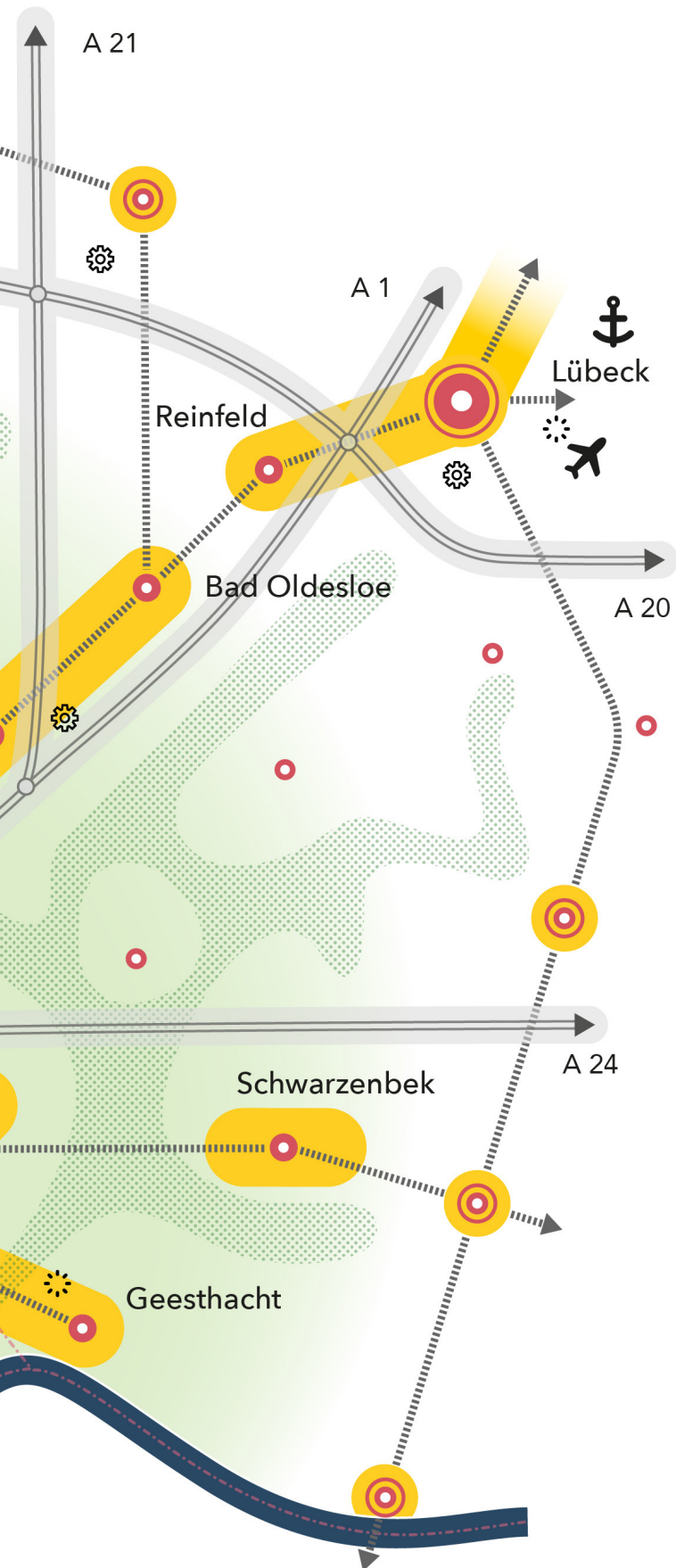
Freiräume sichern und vernetzen

Die landschaftsprägenden Freiräume sollen erhalten und noch besser miteinander vernetzt werden. Die vielfältigen Funktionen der Freiräume sollen sichergestellt und weiterentwickelt werden; den Biotopverbund gilt es auszubauen. Die regionalen Grünzüge und der Biotopverbund auf schleswig-holsteinischer Seite sollen bruchlos mit den Landschaftsachsen und anderen Elementen des Grünen Netzes auf Hamburger Seite verknüpft werden. Im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung ist der Zuwachs von Siedlungs- und Verkehrsflächen zulasten von Freiräumen und Landwirtschaftsflächen zu begrenzen oder zu kompensieren. Die Naherholungsqualität der Freiräume gilt es zu verbessern, zum Beispiel durch das kommunal eingesetzte Instrument der Regionalparks sowie durch die Aufwertung von Landschaftsräumen und der (Wege-)Infrastruktur.







Raumstrukturkonzept Hamburg/Schleswig-Holstein 2020



Gemeinsam nachhaltig wachsen - Raumstrukturkarte -








Siedlungsentwicklung nachhaltig gestalten

-  Innenstadt (HH) / Oberzentrum (SH)
-  Siedlungsachse mit Zentralen Orten (SH) und Hauptzentren (HH)
-  Entwicklungs- und Entlastungsort
-  Sonstiger Siedlungsschwerpunkt



Freiräume sichern und vernetzen

-  Grünzäsur auf der Siedlungsachse
-  Freiraum zwischen den Siedlungsachsen
-  Biotopverbund

Verkehrsnetz und ÖPNV ausbauen

-  Landesentwicklungsachse an Bundesautobahn
-  Bundesautobahn
-  SPNV-Linie / Magistrale
-  Flughafen
-  Hafen

Chancen der Digitalisierung nutzen und Innovationen fördern

-  Überregionaler Gewerbestandort
-  Innovationsstandort von überregionaler Bedeutung

 Landesgrenze

Die Regionalparks bündeln in landschaftlich besonders reizvollen Bereichen das Naherholungs-Angebot und sollen sich zur image- und bekanntheitsfördernden „Marke“ der betreffenden Räume entwickeln. Ein Vorbild ist der Regionalpark Wedeler Au im Bereich Kreis Pinneberg/Bezirk Hamburg-Altona. Bereiche des Oberlaufs der Alster und des Sachsenwaldes/Hahnheide eignen sich gegebenenfalls als Standorte für weitere Regionalparks.

Siedlungsentwicklung nachhaltig gestalten

Begleiterscheinung der dynamischen Entwicklung des Verflechtungsraumes von Hamburg und Schleswig-Holstein ist ein hoher Siedlungsdruck. In Zeiten reger Baukonjunktur wird weiterhin Freiraum in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt. Diese anhaltende Umwidmung von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll bis 2030 deutlich reduziert werden.

In beiden Ländern hat die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung. Diesen Vorrang gilt es im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein zukünftig noch besser durchzusetzen. Beide Landesplanungen nutzen die ihnen zur Verfügung stehenden Instrumente, damit vorrangig die bereits erschlossenen Flächen im Siedlungsgefüge bebaut, Brachflächen revitalisiert und leerstehende Gebäude wiedergenutzt werden. Auch andere Innenentwicklungsmöglichkeiten gilt es auszuschöpfen, bevor bisher unbebaute Flächen in Anspruch genommen werden. In Hamburg heißt dieser Strategieansatz „Mehr Stadt in der Stadt“ und wird seit Jahren erfolgreich praktiziert. In Schleswig-Holstein wurde zudem in den zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans der strategische Ansatz des nachhaltigen Flächenmanagements mit konkreten Maßnahmen zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen aufgenommen. An ausgewählten Standorten mit guter infrastruktureller Ausstattung (Versorgung, möglichst Anbindung an Schienenpersonennahverkehr (SPNV), soziale Infrastruktur) entstehen in beiden Ländern aber auch neue Siedlungsgebiete, um unter anderem langfristig bezahlbare Wohnungsangebote bereitstellen zu können.

Das traditionell verfolgte Siedlungskonzept aus Zentren und leistungsfähigen, an Schienenverkehrsstrassen orientierten Siedlungsachsen hat sich bewährt und wird deshalb auch zukünftigen Planungen zugrunde liegen. Die polyzentrische Siedlungsstruktur des Gesamtgebietes mit einer Vielzahl von Zentren in Hamburg und Schleswig-Holstein soll erhalten und weiter gestärkt werden. Attraktive, leicht erreichbare Zentren sind ein Garant für die hohe Lebensqualität in diesem Raum. Auch zukünftig soll deshalb die Siedlungsentwicklung auf die Zentralen Orte in Schleswig-Holstein und die Zentren in Hamburg ausgerichtet werden. Zur Erhaltung der gewachsenen Zentren wird der Ortsentwicklung und Stadterneuerung besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Neben den Zentralen Orten soll sich die Siedlungsentwicklung im engeren Verflechtungsraum vorrangig entlang der Siedlungsachsen und damit entlang der Nahverkehrs-Schienenwege vollziehen. Um die Siedlungsachsen bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, sollen verträgliche Erweiterungsmöglichkeiten gefunden werden, die nah an diesen Schienenwegen und zentrenorientiert verlaufen.

Der Wohnungsbau genießt in beiden Ländern eine hohe Priorität, auch um dauerhaft Fachkräfte zu gewinnen. In Hamburg und Schleswig-Holstein sind die Baufertigstellungen im Wohnungsbau deutlich erhöht und in die Zentren gelenkt worden. Beide Landesplanungen setzen sich für eine Verbesserung des Wohnungsangebots ein. Gedeckt werden soll vorrangig der Bedarf an bezahlbaren Mietwohnungen für mittlere und untere Einkommensgruppen sowie der Wohnungsbedarf kleinerer Haushalte, älterer Menschen und von Familien mit Kindern. Hierbei sind in den letzten Jahren große Fortschritte durch den verstärkten Wohnungsbau in Hamburg und den benachbarten Kommunen in Schleswig-Holstein erzielt worden, die zu einer Entspannung des Wohnungsmarktes beitragen. Ein forcierter Geschosswohnungsbau entlang der Siedlungsachsen/Magistralen spart Flächen, fördert die Innenentwicklung und trägt zur optimierten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bei. Vorrangig sollen dabei vorhandene Siedlungsflächenpotenziale im Umfeld der Zentren und des regionalen Verkehrsnetzes bebaut werden.

Im schleswig-holsteinischen Teil des Verflechtungsraumes sollen zudem die Entwicklungsmöglichkeiten der Zentralen Orte zwischen den Siedlungsachsen überprüft und möglichst erweitert werden. Auch sollen besonders geeignete, nicht als Zentrale Orte eingestufte Gemeinden zwischen den Siedlungsachsen für eine erweiterte Siedlungsentwicklung bestimmt werden.

Ein Schwerpunkt des Raumstrukturkonzepts ist außerdem die Förderung sogenannter Entwicklungs- und Entlastungsorte im weiteren Verflechtungsraum. Diese Orte sollen Wachstumsdruck aus den unmittelbaren Randlagen um Hamburg aufnehmen und als regionale Zentren und Wachstumskerne weiterentwickelt werden. Als Entwicklungs- und Entlastungsorte kommen existierende, größere Zentrale Orte mit angrenzenden Gemeinden in Betracht, die Potenziale für eine Stärkung ihrer Standortattraktivität haben.

Der steigenden Nachfrage nach Gewerbeflächen innerhalb Hamburgs sowie im engeren Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein soll auch weiterhin in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Dabei haben Standorte auf den Siedlungsachsen und in guter Zuordnung zu den Bundesautobahnen Priorität. Auf schleswig-holsteinischer Seite sollen darüber hinaus weitere überregionale Gewerbestandorte im Bereich der Landesentwicklungsachsen angeboten werden – gezielt für verkehrsentensive Betriebe und Unternehmen mit störungsintensiven Nutzungen.

In Hamburg setzt die Gewerbeflächenpolitik vorrangig auf eine Bestands-optimierung und neue Konzepte für gemischtes sowie „gestapeltes“ Gewerbe. Nur einige wenige Neuausweisungen sollen das Flächenangebot quantitativ ergänzen. Darüber hinaus werden in beiden Ländern Forschungs- und Innovationsstandorte wie die ScienceCity Bahrenfeld und die SmartCity Lübeck ausgebaut.

Verkehrsnetz und ÖPNV ausbauen

Beide Länder setzen auf die Mobilitätswende und damit auf die Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund.

Verkehrsbelastungen beeinträchtigen den Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein stark. Besonders die stetig zunehmenden PKW-Zahlen und der nach wie vor wachsende Güterverkehr auf der Straße verlangen neue Lösungsansätze. Zielsetzung beider Länder ist es daher, motorisierte Verkehre wo immer möglich zu vermeiden oder zu verlagern: entweder auf nichtmotorisierte Mobilitätsformen (Radfahren, zu Fuß gehen) oder auf Busse und Sammeltaxis, vor allem aber auf die Schiene. Voraussetzung für eine Verlagerung von weiteren Anteilen des Personenverkehrs auf die Bahn ist die Kapazitätserweiterung bestehender Schienenverbindungen, die Reaktivierung alter Schienentrassen und eine verbesserte Verkehrsanbindung von Bahn-Haltestellen durch Busse. Die Einrichtung von „Mobilitäts-Hubs“ zum Verkehrsmittelwechsel an Knotenpunkten soll ebenso vorangetrieben werden wie der Ausbau des Park-and-Ride- (P+R) und des Bike-and-Ride-Angebotes (B+R).

Ein entscheidender Engpassfaktor im Bereich der Schiene ist der Hamburger Hauptbahnhof. Hier werden zusätzliche Gleise und mehr Zugänge benötigt. Der Hauptbahnhof, aber auch der Bahn-Knoten Hamburg insgesamt, müssen daher in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt werden. Ohne eine deutliche Erhöhung der Kapazitäten auf der Verbindungsbahn zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof, Altona und Pinneberg wird es nicht möglich sein, das Angebot des auf Hamburg zulaufenden Schienenverkehrs für Pendler und Besucher deutlich auszuweiten. Über die bereits beschlossenen oder in fortgeschrittener Planung befindlichen Projekte (S4, S21) hinaus sind größere Ausbauprojekte im Personen-Schienenverkehr auf folgenden Achsen vorrangig:

- Achse Hamburg – Pinneberg – Elmshorn – Itzehoe/Kellinghusen;
- Achse Hamburg – Bergedorf – Schwarzenbek – Büchen;
- Achse Hamburg – Blankenese – Wedel;
- Achse Hamburg – Bergedorf – Geesthacht;
- Ausbau des S- und U-Bahn-Netzes in Hamburg (U4, U5, S32) und dem engeren Verflechtungsraum, etwa der AKN-Linie 2 von Norderstedt nach Ulzburg-Süd.

Ein attraktiverer öffentlicher Personennahverkehr in Schleswig-Holstein setzt gemeinsame Lösungen mit Hamburg und überzeugende Verbundlösungen voraus.

Auch die Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur bedarf einer engen Zusammenarbeit beider Länder. Diese Kooperation im Bereich Straße wird durch wenige dringliche Neubaumaßnahmen weiterentwickelt. Eine herausgehobene Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des Verflechtungsraumes von Hamburg und Schleswig-Holstein hat der Neubau der A 20 als Westumfahrung von Hamburg. Als westliche Fortführung der Ostseeautobahn A 20 Lübeck - Stettin bis über die Elbe nach Niedersachsen und als Anschluss an die A 26 westlich von Oldenburg wird die A 20 die wichtigste Ost-West-Verbindung in Norddeutschland sein. Sie wird die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee miteinander und mit dem Hinterland verbinden. Weitere wichtige Maßnahmen sind die Fortführung der A 26 als Verbindung zwischen A 7 und A 1 im Hamburger Süden und im niedersächsischen Landkreis Stade, der geplante vierstreifige Ausbau der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 sowie der Bau verschiedener Ortsumgehungen in Schleswig-Holstein. Darüber hinaus stehen keine größeren neuen Straßenbauvorhaben an.

Um die Bedeutung des Fahrrads im Alltagsverkehr zu steigern, hat Hamburg eine Radverkehrsstrategie beschlossen, deren langfristiges Ziel die Transformation der Metropole in eine fahrradfreundliche Stadt ist. In einer Machbarkeitsstudie werden im Auftrag der Metropolregion Hamburg für vier Radschnellwege die Möglichkeiten einer Verknüpfung der Hamburger Nachbarkreise in Schleswig-Holstein mit dem Stadtgebiet Hamburgs geprüft. Zur Überbrückung auch größerer Distanzen mit dem Fahrrad werden Radschnellwege und Velorouten realisiert. Dieses gilt insbesondere auch für Maßnahmen, die den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Schleswig-Holstein hat ebenfalls eine Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ beschlossen. Im Handlungsfeld Infrastruktur gehören Radschnellverbindungen zu den Schlüsselmaßnahmen.

Chancen der Digitalisierung nutzen

Die zunehmende Digitalisierung aller Lebensbereiche bietet viele Chancen. So können durch digitale Vernetzung Verkehre vermieden und Ressourcen geschont werden. Als Beispiel sei hier die Umsetzung mobiler Arbeitsformen erwähnt, die zu einer Reduzierung der Pendlerströme führen kann. Viele Prozesse in den Bereichen Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft lassen sich effizienter und transparenter gestalten. Mit der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) wird beispielsweise die Modernisierung der Verwaltung effektiv vorangetrieben und mehr Bürgernähe erreicht.

Die digitale Transformation von Städten und Gemeinden bis hin zu Smart Cities und Smart Regions ist eine wichtige Entwicklungsperspektive: Chancen der Digitalisierung liegen hier etwa in den Bereichen der Siedlungsentwicklung, der Daseinsvorsorge, der Mobilität oder der Energieversorgung (E-Mobility, Smart Grids et cetera).

Die Digitalisierung umfasst auch die Umsetzung von IT-Standards im Planungs- und Bauwesen (XPlanung / XBau), die vom IT-Planungsrat 2017 beschlossen wurden. Dadurch wird ein verlustfreier Datenaustausch von raumbedeutsamen Planwerken sowie zu den Prozessen des bauaufsichtlichen Verfahrens ermöglicht.

Um die Potenziale dieser Standards besser zu nutzen, bauen beide Länder eine gemeinsame Planungsplattform auf. Diese soll eine Landesgrenzen überschreitende intelligente Bereitstellung von Flächennutzungsplanungen ermöglichen.

5. Ausblick: bereit für Neues, offen für Erweiterung

Der regelmäßige Austausch zwischen den Landesplanungen beider Länder zu den im Raumstrukturkonzept behandelten Themen sowie zu aktuellen Planungen und Maßnahmen soll fortgesetzt werden. Auf der Grundlage des Konzepts wollen die beiden Länder gemeinsame Projektideen entwickeln. In den Dialog für Raumplanung sollen weitere Partner einbezogen werden. Die Kooperation im Rahmen dieses bilateralen Raumstrukturkonzepts soll auch dazu beitragen, notwendige Rahmenbedingungen vor allem für Wohnen, Gewerbe und Verkehr zu verbessern. Die Fortentwicklung des Konzepts ist für viele Chancen und Perspektiven offen: Weitere gemeinsame Projekte, aber auch weitere Partner sind denkbar und können zusätzliche Dimensionen der nachhaltigen Raumplanung eröffnen. Wesentliche Akteure bei Planungen im Verflechtungsraum zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bleiben die Kommunen (Kreise, Städte und Gemeinden) und die Hamburger Bezirke. Interkommunale Projekte und Netzwerke werden begrüßt. Bestehende und weitere Nachbarschaftsforen sollen als Orte des Dialogs ausgebaut werden, etwa über konkrete interkommunale Projekte oder in Form regionaler Wohnungsmarktkonferenzen. Auf diese Weise sollen Themen und Aktivitäten vor Ort und im Raum besser verzahnt werden.

Den Dialog ausbauen: Hamburger Bezirke, Kommunen in Schleswig-Holstein und die Landesplanung Niedersachsen einbeziehen

Besonderere Aufmerksamkeit bedarf der unmittelbare Grenzraum von Hamburg und Schleswig-Holstein, da sich hier Nutzungskonflikte und Infrastrukturausbau konzentrieren und Planungsvorhaben nicht immer ausreichend transparent sind. Die kommunale Ebene in Schleswig-Holstein und die Hamburger Bezirke sollen hier aktiv in den Dialog über Raumentwicklung und gemeinsame Projekte einbezogen werden. Daher sind Planungsvorhaben abzustimmen, Nutzungskonflikte zu erörtern und gemeinsame Projekte zu thematisieren.

Offen sind Hamburg und Schleswig-Holstein dafür, den Planungsdialog mit der Landesplanung Niedersachsen auf den niedersächsischen Teil des gemeinsamen Verflechtungsraumes auszuweiten. Ein zukünftiger Einbezug der niedersächsischen Seite ist nicht nur denkbar, sondern eröffnet nach Überzeugung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein neue Möglichkeiten des gemeinsamen, nachhaltigen und qualitativen Wachstums im Hamburger Verflechtungsraum.

Kurzfassung/Executive Summary: „Gemeinsam nachhaltig wachsen“ – Raumstrukturkonzept Hamburg – Schleswig-Holstein

1. Die räumliche Entwicklung im Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein verläuft sehr dynamisch. Um sie zugleich auch nachhaltig zu gestalten, sollen raumbezogene Planungen zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein noch besser aufeinander abgestimmt und an gemeinsamen Planungsprinzipien ausgerichtet werden. Zur Intensivierung der seit langem bestehenden planerischen Zusammenarbeit haben die Landesregierungen von Hamburg und Schleswig-Holstein 2018 die Einrichtung eines Dialogs zur Raumplanung beschlossen. Ein zentrales Ergebnis dieses Dialogs ist das von den Landesplanungen beider Länder gemeinsam erarbeitete Raumstrukturkonzept für den Verflechtungsraum von Hamburg und Schleswig-Holstein, das hiermit vorgelegt wird.
2. Das Raumstrukturkonzept beschreibt ein gemeinsames Leitbild für die Entwicklung des dynamischen Verflechtungsraumes der Metropole Hamburg und des südlichen Landesteils von Schleswig-Holstein. Als informelles Instrument soll das Konzept andere Planungsinstrumente und -verfahren nicht beeinträchtigen, sondern die Pläne und Maßnahmen der beiden Länder in einen neuen, gemeinsamen Kontext stellen. Dabei zeigt das Raumstrukturkonzept mittel- und langfristige Perspektiven für den Verflechtungsraum auf, über die sich die beiden Länder verständigt haben. Das Konzept bietet auch Impulse für die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg und ist offen für Erweiterung.
3. Das gemeinsame Raumstrukturkonzept der Landesplanungen von Hamburg und Schleswig-Holstein basiert auf etablierten planerischen Grundprinzipien:
 - Zentren,
 - Achsen,
 - Freiräume und Biotopverbund,
 - Verkehrsinfrastruktur.

Hinsichtlich der Zentren kommt es auf die bedarfsgerechte Verteilung ihrer vielfältigen und hochwertigen Nutzungsangebote an. Siedlungsachsen entlang von Schienenverkehrsstrassen und Landesentwicklungsachsen entlang der Bundesautobahnen markieren vorteilhafte Entwicklungsgebiete für Wohnsiedlungen beziehungsweise Gewerbestandorte. Freiräume und der Biotopverbund im Verflechtungsraum spielen als multifunktionale Elemente eine wichtige

Rolle für die Lebensqualität der Menschen, den Schutz unserer Ökosysteme sowie den Schutz der Biodiversität und des Klimas. Die großen Verkehrsadern – sowohl Schienenwege als auch Magistralen und Fernstraßen – sind zunehmend überlastet.

4. Beide Länder haben ihre jeweiligen Zielvorstellungen in dieses Konzept eingebracht. Das Ergebnis ist eine Synthese aus den beiderseitigen Vorstellungen, die ein gemeinsames planerisches Vorgehen gewährleistet und Zielkollisionen vermeidet. So sollen die Dynamik und der Wachstumsdruck im Verflechtungsraum Hamburg – Schleswig-Holstein unter Abwägung aller Interessen ausgeglichen und nachhaltig gesteuert werden. Die Freiräume und der Biotopverbund mit ihren wichtigen und vielfältigen Funktionen gilt es nicht nur zu bewahren, sondern weiter zu vernetzen und weiterzuentwickeln. Die Siedlungsentwicklung soll weiterhin dem Prinzip der Zentralen Orte in Schleswig-Holstein und Zentren in Hamburg sowie dem Prinzip der traditionellen Siedlungsachsen folgen, wobei die Innenentwicklung Vorrang vor der Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen hat. Ein vorrangiges Ziel ist das bezahlbare Wohnen. Bei der Verkehrsentwicklung gilt das Hauptaugenmerk dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, besonders auf der Schiene. Chancen, die sich aus der Digitalisierung aller Lebensbereiche ergeben, sollen für den Verflechtungsraum planerisch genutzt werden.
5. Die Umsetzung des Raumstrukturkonzepts ist durch eine projektorientierte Fortsetzung des Dialogs für Raumplanung bereits angedacht. Aus Hamburger Sicht kommt der intensiveren Zusammenarbeit im inneren Teil des Verflechtungsraumes eine besondere Bedeutung zu, da hier die detaillierte Ausgestaltung des Biotopverbundes, der nachhaltigen Siedlungsentwicklung, der Naherholungsinfrastruktur und der ÖPNV-Erschließung konkret optimiert werden müssen. Wesentliche Akteure bei den Planungen im Verflechtungsraum bleiben die Kommunen in Schleswig-Holstein und die Hamburger Bezirke. Nachbarschaftsforen als Stätten des Dialogs vor Ort sollen verstärkt einbezogen werden. In den Dialog für Raumplanung können zukünftig auch weitere Partner einbezogen werden. Vielversprechend wäre etwa die Weiterentwicklung des Raumstrukturkonzepts im „Triialog“ von Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Impressum

Herausgeber (Schleswig-Holstein)

Ministerium für Inneres, ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung des Landes
Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel

Kontakt

Abteilung Landesplanung und
ländliche Räume
Frank Liebrenz
frank.liebrenz@im.landsh.de
0431 988-1734

Die Landesregierung im Internet
www.landesregierung.schleswig-holstein.de

Gestaltung und Karte

urbanista
www.urbanista.de

Text

Oliver Driesen
Zeilensturm

Herausgeber (Hamburg)

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

Kontakt

Abteilung Raumordnung
und Regionalplanung
Guido Sempell
guido.sempell@bsw.hamburg.de
040 42840-8094

www.hamburg.de/bsw

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der schleswig-holsteinischen Landesregierung und des Hamburger Senats herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Personen, die Wahlwerbung oder Wahlhilfe betreiben, im Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

