

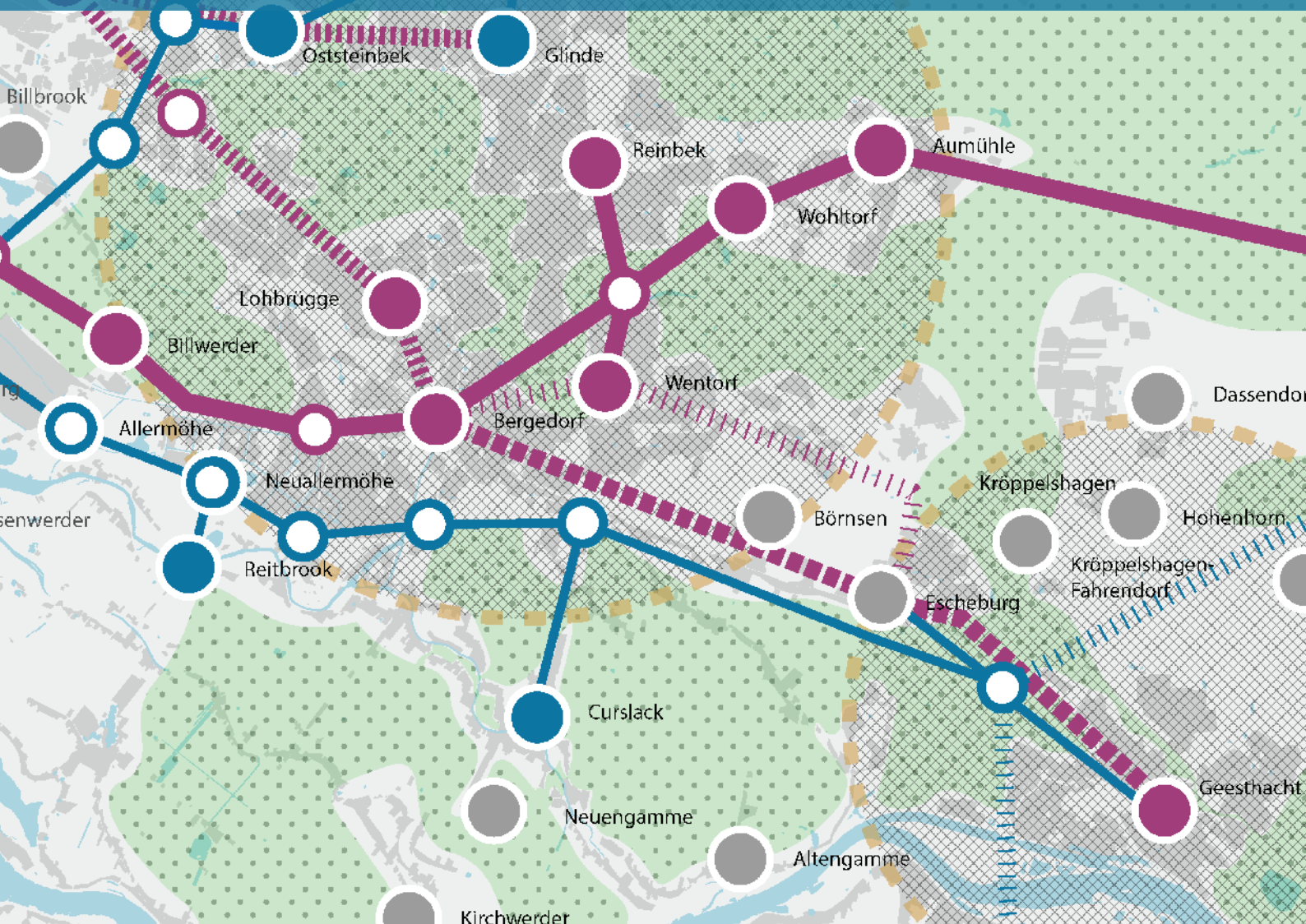


# Regiokonzept

**Hamburg-Bergedorf  
Südstormarn**

**Herzogtum Lauenburg Süd**

Impulse für die zukünftige Siedlungs-, Verkehrs-  
und Freiraumentwicklung



Im folgenden Bericht wird zugunsten des Leseflusses auf das Gendern verzichtet.  
Selbstverständlich sind alle Geschlechter angesprochen.

## **Impressum**

Auftraggeber:

Stadt Reinbek für Gemeinsames Mittelzentrum  
Reinbek/Glinde/Wentorf b. Hamburg,

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für  
Stadtentwicklung und Wohnen,

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Bergedorf

Bearbeitung:

BSR | Büro für Stadt- und Regionalentwicklung,  
SBI | Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH,  
Sweco GmbH, Hamburg

Hamburg, 10. Februar 2020

# Inhalt

<b>Einleitung</b>	5
<b>Trendbetrachtung</b>	6-13
<b>1.0 Warum ein Regiokonzept</b>	14-17
1.1 Anlass und Ausgangspunkt	17-19
1.2 Projektaufgabe	20
1.3 Der Bearbeitungsprozess im Überblick	21-23
<b>2.0 Ausgangslage, Perspektive, Potentiale</b>	24-25
2.1 Einwohner- und Siedlungsentwicklung	25-37
2.2 Verkehrsentwicklung	38-47
2.3 Grün- und Freiräume	48-49
2.4 Regionale Kooperationen	50-51
<b>3. Leitbild und Zielagenda</b>	52
3.1 Das Leitbild der Region	53
3.2 Zielagenda	54-55
3.3 Das Raumbild der Region	56-57
<b>4.0 Die regionalen Werkzeuge</b>	58-59
Stärkung und Entwicklung neuer starker ÖPNV-Linien (Werkzeuge 1- 4)	60-69
Weitere Werkzeuge mit Fokus Verkehrsentwicklung (Werkzeuge 5 - 6)	70-73
Ein Regionalpark als gemeinsame Klammer der Region (Werkzeug 7)	74-77
Gewerbeentwicklung im Fokus (Werkzeug 8)	78-79
Weiterentwicklung der vier weiteren Nachbarschaften (Werkzeuge 9 – 12)	80-89
Regionale Entwicklungsbereiche (Werkzeug 13)	90-91
<b>5.0 Strategiekarte „Zwischen Bille und Glinder Au“ und „Geesthacht Plus“</b>	92-93
Entwicklungsbereiche	94-95
Weitere Potentiale	95
<b>6.0 Wie geht es weiter</b>	96
<b>Literaturverzeichnis</b>	97
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	98-99

# Einleitung

Übergeordnete Gesellschaftstrends haben und werden auch weiterhin Einfluss auf die regionale und auch kommunale Entwicklung haben. Die raumprägende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des östlichen Teils des Kernraumes der Metropolregion Hamburg in der derzeit prognostizierten Entwicklung müssen vor dem Hintergrund der absehbaren baulichen und sozialen Trendentwicklungen neu beurteilt und in die regionalen und kommunalen Entwicklungsplanungen einbezogen werden.

Dies gilt auch für das Regiokonzept für den Raum Hamburg-Bergedorf, Südstormarn, Herzogtum Lauenburg Süd. Mit dem vorliegenden Regiokonzept wird eine Entwicklungsperspektive für die nächsten 20 Jahre und darüber hinaus aufgezeigt.

*„In nur wenigen Teilräumen der Metropolregion Hamburg ist Kooperation so zwingend notwendig, wie im Bereich des gemeinsamen Mittelzentrums Reinbek, Glinde, Wentorf, dem Bezirk Bergedorf und den benachbarten Gemeinden in den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Wirtschaftsdynamik, Verkehr, Pendler, Flächenbedarfe prägen den Raum ebenso wie ungehobene Potenziale des Wohnens und des Freiraums. Gut ist es, dass sich dort bereits seit vielen Jahren engagierte Akteure aus Ländern, Kreisen und Gemeinden abstimmen und versuchen Prioritäten der Entwicklung zu setzen. Das vorliegende Strukturkonzept kann sicher zur Intensivierung der interkommunalen Kooperation in diesem Raum beitragen.“*

- Swen Wacker, Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg



Foto: M. Zapf

*„Der Bezirk Bergedorf ist vielfältig und eng mit den angrenzenden Kommunen in Schleswig-Holstein verknüpft. Es gibt eine gute Tradition in der Zusammenarbeit, die mit den Vorschlägen aus diesem konzeptionellen Ansatz intensiviert und ausgebaut werden soll. Bergedorf wird sich daher gerne aktiv in den daraus resultierenden weiteren Prozess einbringen.“*

- Arne Dornquast, Bezirksamtsleiter Bergedorf

*„Mit der Initiative das Regiokonzept auf den Weg zu bringen, hat sich das Mittelzentrum Reinbek, Glinde und Wentorf b. Hamburg auf den Weg gemacht, existentielle Zukunftsfragen in der Stadt- und Verkehrsentwicklung in die Hand zu nehmen. Vertrauensvoll wollen wir gemeinsam mit unseren Partnern das Ziel erreichen, die Entwicklungen in den Bereichen Arbeiten, Leben und Wohnen in der Region konzeptionell abzustimmen und positiv zum Wohle unserer Bürgerinnen und Bürger für die Zukunft zu gestalten.“*

- Rainhard Zug, Bürgermeister Stadt Glinde, Sprecher Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf



*„Das Regiokonzept ist allein deswegen schon eine gute Sache, weil es durch den Austausch mehrerer Partner entstanden ist. Für Geesthacht ist eine stärkere Vernetzung mit dem ÖPNV Bergedorfs sehr interessant. Mit dem Radschnellweg und der Bahntrasse nach Bergedorf finden sich gleich zwei Kernprojekte Geesthachts in dem Konzept.“*

- Olaf Schulze, Bürgermeister Geesthacht

## Trends: Suburbanisierung

- Starkes bis sehr starkes Wachstum der Städte und Gemeinden im Hamburger Umland
- Der Suburbanisierungstrend in den Metropolregionen wird weiter zunehmen. Wesentliche Gründe hierfür sind steigende Wohnkosten und dem Wunsch nach mehr Umweltqualität sowie "der Stadt" zu entkommen.
- Bevorzugt werden kleinteilige Strukturen und eine ländlichere Umgebung
- Der Trend wird im Stadt-Umland-Bereich zu einem Mangel an günstigen und leicht bebaubaren Flächen führen.









## Trends: Neues Umweltbewusstsein

- Die Bedeutung und die Notwendigkeit einer umweltgerechten Anpassung in der Gesellschaft wächst, bzw. Forderungen nach mehr Steuerung einer nachhaltigen Entwicklung werden zunehmen.
- Dies beinhaltet umweltgerechte Siedlungsentwicklung sowie die Debatte um Ressourcenverknappung, Energieeffizienz und dezentrale Energieversorgung.





## Trends: Neue Mobilität

- Neue, ganzheitliche Mobilitätskonzepte für Städte und Regionen
- Einbindung neuer Mobilitätsformen, -angebote und -infrastrukturen
- Erforderliche Qualitätsoffensive für den ÖPNV durch mehr Angebote und Verlässlichkeit in der Fläche
- Breitere Betrachtung von Pendlerbeziehungen auch hinsichtlich Einkauf, Freizeit, Naherholung
- Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots
- Inklusion und Förderung neuer Mobilitätsformen
- Benutzerfreundlichkeit verbessern





## **Trends: Digitalisierung und neue Formen der Arbeit**

- **Raumplanerische Auswirkungen durch veränderte Anforderungen an künftige Arbeitsplätze und dem engeren Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten (Co-Working, flexible Arbeitsplätze, home-office) werden zunehmen.**
- **Zudem werden Wünsche im Arbeitsleben nach mehr Work-Life-Balance und einer aktiven Einbindung in social Communities durch die Arbeitnehmer anwachsen.**
- **Die künftigen Siedlungs- und Stadtentwicklungen werden zunehmend mehr Gewicht auf die Entwicklung moderner, zukunftsweisender Gewerbegebiete mit starken nachhaltigen Mobilitätsangeboten, einer attraktiven Anbindung und einem hochwertigen Erscheinungsbild legen.**
- **Unternehmen und Betriebe werden auch deutlich mehr Anreize und Möglichkeiten schaffen, verstärkt Fachkräfte an ihren Standort zu binden, u.a. durch eignen und betriebsnahen "Werkwohnungsbau", durch mehr Flexibilisierung in den Arbeitszeiten, durch ein erweiterte soziales Infrastrukturangebot u.ä.**



# Regiokonzept

für die Region

Hamburg-Bergedorf  
Südstormarn  
Herzogtum Lauenburg Süd





**Im Februar 2020 wurde das hier vorliegende REGIOKONZEPT Hamburg-Bergedorf/ Südstormarn / Herzogtum Lauenburg Süd (im Folgenden kurz Regiokonzept) in einem partizipativen Prozess fertiggestellt. Das Regiokonzept nimmt dabei eine informelle Metaebene zwischen der Planung der Länder (Raumordnungspläne) sowie der Kreise und Kommunen (Bauleitplanung) ein.**

**Vor dem Hintergrund aktueller Trends und sich daraus ergebenden Herausforderungen und Entwicklungspotentialen aus den Bereichen Siedlungsstruktur, Verkehr und Freiräume wurden eine gemeinsame ZIELAGENDA sowie ein RAUMBILD DER REGION ausgearbeitet. Zur Erreichung dieser Ziele auf regionaler Ebene empfiehlt das Regiokonzept die Anwendung von 13 sogenannten REGIONALEN WERKZEUGEN. Diese Werkzeuge beschreiben Maßnahmenfahrpläne, die von konkreten ersten Schritten bis zu mutigen und visionären Perspektiven für die Region reichen.**

# Das Regiokonzept

- stellt eine inhaltliche und konzeptionelle Grundlage für den weiteren Entwicklungsprozess dar.
- betrachtet Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiräume in einem integrierten Verständnis.
- setzt auf grenzübergreifende Kooperationen.
- nimmt Impulse und Festsetzungen von anderen Konzepten und Planungen auf.
- definiert zentrale Handlungsempfehlungen in Form von sogenannten "Regionalen Werkzeugen", die lokal in Planungen und Konzepten übernommen werden können.



# 1.0 Warum ein Regiokonzept?

Der östliche Teil des Kernraums der Metropolregion Hamburg zwischen Stapelfeld, Siek, Trittau, Schwarzenbek, Büchen, Geesthacht und Bergedorf verzeichnet seit Jahren eine stetig wachsende Entwicklungsdynamik. Diese spiegelt sich deutlich in zunehmenden Einwohnerzahlen, einem kräftigen Siedlungswachstum mit steigenden Wohnungsbauzahlen und umfangreichen Gewerbeansiedlungen wider.

Diese Entwicklungsdynamik ist gleichzeitig mit einem sehr deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens in der gesamten Region verbunden, der maßgeblich durch die erheblichen Zunahmen von Pendler- und Wirtschaftsverkehren zwischen Hamburg und der Region hervorgerufen wird. Die damit verbundenen Begleiterscheinungen belasten nicht nur die zentralen Orte und Verkehrsknoten, sondern die Region insgesamt.

Die wachsenden Verkehrsbelastungen und die damit einhergehenden zunehmenden Umweltbelastungen, das rasante Siedlungswachstum mit diversen monostrukturierten Neubauwohnstandorten an den Ortsrändern sowie der weitere Druck von Gewerbeansiedlungen in der Region stellen die Gemeinden, Städte und östlichen Stadtteile Hamburgs vor erhebliche Herausforderungen. Im Folgenden sollen Anlass, Projektaufgabe und Bearbeitungsprozess vorgestellt werden.

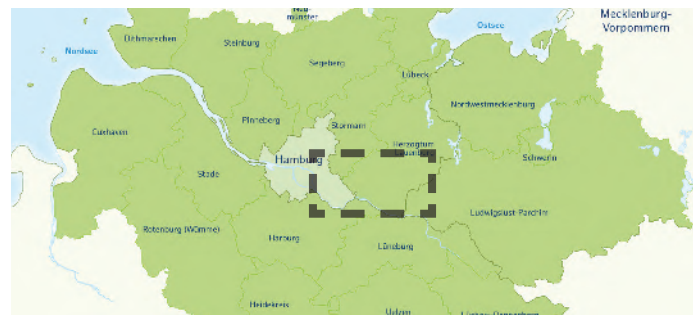


Abb. 6: Verortung der Region in der Metropolregion Hamburg

## 1.1 Anlass und Ausgangspunkt

Der Anlass zur Erstellung eines Regiokonzepts ergibt sich aus verschiedenen regionalen Problemfeldern wie:

- wachsende Stauphänomene
- die stetig steigende Zahl von Pendlern und Wirtschaftsverkehren
- die zunehmende Zersiedlung
- der weiterhin wachsende Siedlungsdruck
- die damit verbundene wachsende Flächeninanspruchnahme sowie
- die zunehmenden Umweltbelastungen.

Diese sich schon seit längerem abzeichnende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region wurde bereits 2015 zum Anlass genommen, um folgende Frage umfassend zu beleuchten und konkrete Antworten darauf zu finden:

*„Benötigt die Region Hamburg-Ost/östliches Umland, vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, ein regionsübergreifendes Entwicklungskonzept?“*



Abb. 7: Fachkonferenz im Bergedorfer Rathaus (16. Mai 2015)

Auf Initiative des Mittelzentrums Reinbek, Glinde, Wentorf b. H. sowie des Bezirkes Hamburg-Bergedorf und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) wurde diese bedeutsame Fragestellung bereits am 16. Mai 2015 im Rahmen einer Fachkonferenz im Bergedorfer Rathaus mit einer Reihe von Behörden und Gebietskörperschaften aus der Region diskutiert.

Trotz unterschiedlicher Einschätzungen in Bezug auf die Belastung der Region durch Pendlerströme, Staus, Siedlungsdruck und damit auch der Beurteilung der Steuerungs- und Interventionsnotwendigkeit wurden als Ergebnis zunächst grundlegend zu beantwortende Fragestellungen definiert:

- 1) Stellt die gegenwärtige Verkehrssituation in der östlichen Metropolregion zwischen Bergedorf, Ahrensburg, Trittau, Schwarzenbek und Geesthacht tatsächlich ein übergreifendes, regionales Problem dar oder sind es lediglich vereinzelte lokale Problemlagen?
- 2) Bedarf es bei noch weiter steigenden Entwicklungen im Bereich Verkehr (Pendelverkehre, Wirtschaftsverkehre, Naherholungsverkehre) und Siedlungsentwicklung (Wohnungsbau, Gewerbestandorte, Nahversorgung) einer verstärkten regionalen Steuerung und Koordination?
- 3) Wie viel Wachstum kann der Raum bzw. diese Teilregion überhaupt noch verkraften und welche Standards (Ziele) der Verträglichkeit sind an diesen Raum perspektivisch zu stellen?
- 4) Wo ist eine angemessene und kompakte Siedlungsentwicklung mit Quartiers- und Nachbarschaftsbildung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeit und Beibehaltung qualitativer Siedlungsstandards in Anbetracht anhaltender Siedlungsdynamik und Verkehrsentwicklung möglich?
- 5) Wie kann ein Freiflächen- und Landschaftsraum mit schonendem Siedlungswachstum und gesundem Wohn- und Lebensverhältnissen in der Region aussehen bei gleichzeitiger Sicherstellung adäquater Erreichbarkeiten von Arbeiten, Versorgung und Naherholung?
- 6) Welche Lösungen im Bereich Verkehrsinfrastruktur und öffentlicher Nahverkehr sind dafür erforderlich?
- 7) Welche Struktur, welcher institutionelle Rahmen wäre für eine Umsetzung der aus der Beantwortung dieser Fragestellungen resultierenden Aufgaben und Projekte aus Sicht der Region erforderlich?

Im Sinne eines bisher praktizierten regionalen „Bottom-Up-Prinzips“ und eines nach wie vor bestehenden regionalen Engagements, ein Regio-konzept „auf die Beine zu stellen“, wurden bis zum vorliegenden Regio-konzept folgende inhaltlichen Zwischenschritte vollzogen.

Der Weg zum Regio-konzept:

- 16. Mai 2015 Fachkonferenz zur Frage: „Ist ein übergreifendes regionales Verkehrskonzept für Hamburg-Ost und das östliche Umland der Metropolregion erforderlich?“
- 2016 Expertise zur Auswertung aller vorliegenden Konzepte und Gutachten mit Bezug zur Region
- 2016 - 2017 Kommunalabfrage aller geplanten Wohnungsbau- und Siedlungsvorhaben in der Region
- 2017 Ergebnis- und Positionspapier für übergreifendes Konzept zur regionalen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für Hamburg-Ost und das östliche Umland
- 2018 - 2020 Erarbeitung und Abstimmung des "Regio-konzepts Hamburg-Bergedorf, Südstormarn und Herzogtum Lauenburg Süd"

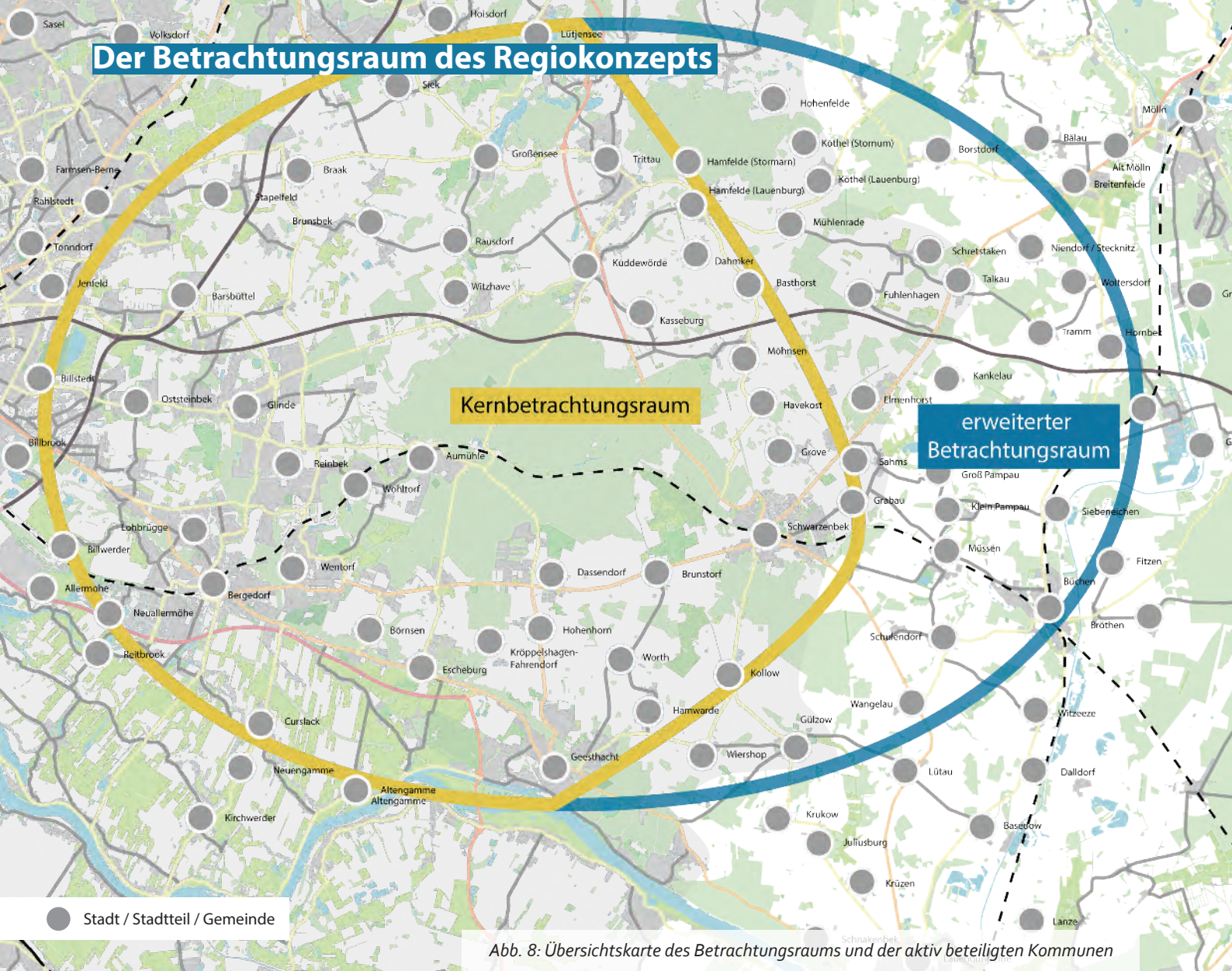
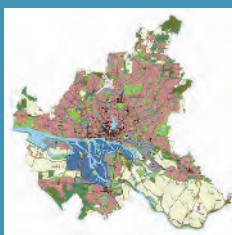


Abb. 8: Übersichtskarte des Betrachtungsraums und der aktiv beteiligten Kommunen

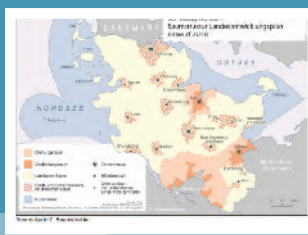
## Das Regiokonzept und aktuelle, zu berücksichtigende Konzepte und Planungen



Hamburger Planungsebene



Entwicklungskonzept Bergedorf



Landesentwicklungsplan



Landesplanung Neuaufstellung Regionalpläne



Metaebene

Kreisentwicklung Stormarn

Kreisentwicklung Herzogtum Lauenburg

Gutachten: Wohnbauliche Entwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg

Lokale Planungsebene der Kommunen

Abb. 9: Das Regiokonzept und andere Konzepte und Planungen

## 1.2 Projektaufgabe

Die 2016 bereits erkannte Notwendigkeit einer regional übergreifenden, integrierten und Maßnahmen unterlegten Konzepterstellung zur "Harmonisierung und Steuerung der Siedlungsstruktur- und Verkehrsentwicklung für die Region" hat sich gegenüber heute nicht wesentlich verändert.

Vielmehr hat sich die Erforderlichkeit und damit die spezifiziertere Ausrichtung des Konzepts aufgrund der insgesamt angewachsenen und regional unterschiedlich ausgeprägten Siedlungsdynamik nochmals verdeutlicht. Ebenso hat sich der daraus erwachsene Handlungs- und Problemdruck, vor allem in Bezug auf die heutige Verkehrssituation, deutlich herausgestellt.

Die regionalen Herausforderungen und unterschiedlich stark ausgeprägten Belastungen und Problemlagen beruhen auf folgenden aktuellen Erkenntnissen und Herausforderungen (vgl. ausf. Kap. 2):

- zunehmende Verkehrsbelastungen durch Pendlerverkehre innerhalb der Region, d.h. 67.000 Auspendler pro Tag in Richtung Hamburg und 53.000 Einpendler pro Tag in die Region (Stand 2018);
- stetig steigende Einwohnerzuwächse, d.h. zwischen 2014 und 2018 ein Plus von  $\varnothing$  4,3% in der Region, sowie eine parallel stetig wachsende Wohnraumnachfrage, d.h. zwischen 2014 und 2018 hat die Region ein Zuwachs von rd. 6.200 Wohneinheiten zu verzeichnen;
- sich ins weitere östliche Umland der Metropole fortsetzenden Stadt-Umland-Wanderungen aufgrund des weiter anwachsenden Grundstücks- und Mietpreisgefälles gegenüber der Kernstadt, der Suche nach bedarfsgerechtem Wohnraum im Umland (u.a. auch für Facharbeitskräfte) sowie aufgrund einer neuen Surbanisierungstendenz;
- wachsende Nachhol- und Anpassungsbedarfe bei den verkehrlichen Infrastrukturen (z.B. Ausbau von zusammenhängenden Fahrrad- und Velorouten-Netzen);
- vor allem im Bereich des schienengebundenen ÖPNV und einem regional ausgewogenen, qualitätsvollen und modernen Netz von Mobilitätsangeboten sind in der Region erhebliche Investitionen notwendig, um mittelfristig eine

wirkliche Alternative zu den motorisierten Pendelverkehren zu schaffen;

- fehlende intraregionale und politisch legitimierte Kooperationsverbünde zur gemeinsamen räumlichen und inhaltlichen Steuerung der Siedlungsentwicklung;
- die Erforderlichkeit einer vernetzten und qualifizierten Weiterentwicklung der Grün-, Freiraum- und Biotopverbundsysteme in der Region, vor allem durch eine verstärkt länderübergreifende wie auch intraregionale abgestimmte Zusammenarbeit und Vernetzung.

Diese ermittelten regionalen Erkenntnisse und Herausforderungen bildeten den inhaltlichen Ausgangspunkt zur Entwicklung des vorliegenden Regiokonzepts zur künftigen Harmonisierung der regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Ergänzend zur aktuellen Ausgangssituation von 2016 sind die zwischenzeitlich neu entwickelten oder in der Entstehung befindlichen kommunalen Entwicklungsperspektiven und -konzepte wie z.B. das Stadt-Umland-Konzept von Geesthacht, der Entwicklungsbereich Schwarzenbek-Müssen-Büchen, die Entwicklungsdynamik von Trittau oder das neue Entwicklungskonzept von Hamburg-Bergedorf einbezogen worden. Darüber hinaus sind die neuen, regional bedeutsamen Herausforderungen wie die Ostumgehung Hamburg A21 mit Anbindung an die Ortsumgehung Geesthacht und die geplante Ausdehnung der Gewerbeentwicklungen entlang der A1 berücksichtigt worden. Deren jeweiligen Ausrichtungen und Zielsetzungen sind im Regiokonzept berücksichtigt und einbezogen worden.

Mit Zusage von Mitteln des Förderfonds der Metropolregion Hamburg konnte das Projektteam des Regiokonzepts seine Arbeit im Mai 2018 aufnehmen. Weitere Finanzierungsmittel wurden durch die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Hamburg, die Landesplanung Schleswig-Holstein (LPSH), die Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg, dem Bezirk Hamburg-Bergedorf sowie des gemeinsamen Mittelzentrums Reinbek/Glinde/ Wentorf b. Hamburg bereitgestellt.

# 1.3 Der Bearbeitungsprozess im Überblick

Die einzelnen Bestandteile zur Ausarbeitung und Erstellung des Regiokonzepts wurden im Laufe des Prozesses regelmäßig angepasst und im projektbegleitenden Arbeitskreis (pAK) abgestimmt. Im pAK waren vertreten:

- die Landesplanung Schleswig-Holstein,
- die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung,
- die beiden Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg,
- die Geschäftsstelle des Mittelzentrums Reinbek/Glinde/Wentorf b. Hamburg,
- der Bezirk Hamburg-Bergedorf sowie
- die Städte Glinde und Reinbek und die Gemeinde Wentorf b. Hamburg

Ein wichtiger Bestandteil der Projektaufgabe war eine dezidierte Regionalanalyse der aktuellen Entwicklung der letzten Jahre zu erarbeiten mit den Parametern:

- Einwohnerentwicklung im Verhältnis zur vorliegenden kleinräumigen Bevölkerungsprognose,
- Flächen-, Wohnungsbau-, Siedlungs- und Gewerbeentwicklung,
- Entwicklung der Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort,
- Verkehrsentwicklung und Entwicklung der Pendlerströme.

Bewegründe für eine dezidierte Regionalanalyse sind engmaschige und detaillierte Begründungen und Argumentationsketten zur Hervorhebung der erforderlichen Handlungsnotwendigkeit vor dem Hintergrund der wachsenden Entwicklungsdynamik in der Region.

Ergänzend zur Regionalanalyse wurden unter Einbeziehung aktueller gesellschaftlicher, verkehrlicher und siedlungsstruktureller Entwicklungsoptionen und Trends regionale Entwicklungsperspektiven skizziert. Dies betraf u.a. die Bereiche Mobilitätsverhalten und Verkehrsentwicklung, Siedlungs- und Flächenentwicklung, Innenentwicklung und Suburbanisierung, neue Arbeitsformen und moderne Gewerbestandorte.

Mit Blick auf die künftige Gestaltung und Steuerung der regionalen Entwicklung spielen die

bereits vorhandenen interkommunalen Kooperationen und Zusammenarbeiten eine tragende Rolle. Insofern greift das Regiokonzept diese "Gestaltungspotentiale" auf und integriert diese in die Gesamtkonzeption, wie den "Stadt-Umland-Dialog Hamburg-Ost/östliche Nachbargemeinden", die "Stadt-Umland-Kooperation Geesthacht" sowie die ländergrenzenübergreifenden interkommunalen Kooperationen zwischen den östlichen Bezirken Hamburgs und den angrenzenden Kreisen.

Zur Beurteilung der regionalen Ausgangslage und der regionalen Perspektive wurden Expertengespräche mit Schlüsselinstitutionen und Akteuren sowie eine Kommunalbefragung zur künftigen Siedlungs- und Wohnungsbauentwicklung geführt. Dieser Schritt bildete den Übergang in die nächste Projektphase d.h. der Herausarbeitung eines regionalen Leitbildes und der damit verbundenen Zielagenda. Mit:

- zwei Zukunftswerkstätten mit jeweils rund 100 Teilnehmern,
- Diskussions- und Informationsveranstaltungen mit Bürgermeistern aus der Region, dem Bezirksamtsleiter von Hamburg-Bergedorf, Kommunalpolitikern und Vertretern der Kommunalverwaltung,
- gezielte Informations- und Abstimmungstreffen bei Amtsverwaltungen sowie
- Sitzungen des pAK in diesem Zusammenhang.



Abb. 10: Schema des Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses

Die hierbei für das Regiokonzept gemeinsam entwickelten handlungsfeldbezogenen Ziele (Verkehr, Siedlungsentwicklung, Grün- und Freiräume, Gewerbe) bilden gebündelt und priorisiert das regionale Leitbild, das Raumbild für die Region. Unterlegt wird dieses regionale Leitbild mit einer Zielagenda, die neben Handlungsfeldbezogenheit auch räumliche und lokale Bezüge haben sowie ebenso mit zeitlichen und inhaltlichen Prioritäten versehen sind.

Der abschließende Arbeitsschritt war die Überführung der inhaltlichen und räumlichen Zielagenda in ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept. Die damit verbundenen Projekte, Verfahren und Vorhaben ("Regionale Werkzeuge") sollen die Umsetzung der Ziele und Aufgaben des entwickelten Raumbildes ermöglichen.

### Das Regiokonzept sollte regelmäßig fortgeschrieben und kommunal verankert werden

Das vorliegende Regiokonzept ist kein abschließendes Planwerk. Es stellt vielmehr eine ziel- und maßnahmenunterlegte Grundlage der regionalen, grenzüberschreitenden und räumlichen Entwicklung dar. Dieses "Rahmenkonzept" sollte regelmäßig gemeinsam fortgeschrieben und eventuell nachjustiert werden und vor allem kommunal und in den Gebietskörperschaften verankert und umgesetzt werden. Abbildung 11 verdeutlicht nochmals den Zusammenhang der Projektaufgabenbestandteile und -struktur.

Neben den wichtigen inhaltlichen und organisatorischen Vorarbeiten zur Beurteilung der Ausgangssituation und der Entwicklungsdynamik in der Region war von Beginn an die Einbeziehung, der Abgleich und die inhaltliche und zielbezogene Verzahnung mit den laufenden Planungen und Konzeptentwicklungen in und für die Region eine wichtige Aufgabe.

### Einbeziehung aktueller Konzepte und Planungen in das Regiokonzept

Der inhaltliche Abgleich und die gezielte Einbeziehung waren wichtig, um allen Beteiligten deutlich zu machen, dass hierauf im Erarbeitungsprozess Bezug genommen wird bzw. die vereinbarten Ziele, Projekte, Maßnahmen, Verfahren nicht kontraproduktiv oder gegensätzlich zu anderen Vorhaben stehen.

Dies betrifft vor allem den in der Fortschreibung sich befindende Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein sowie den sich derzeit in der Neuaufstellung befindliche Regionalplan für den Planungsraum III.

Ebenso einbezogen und berücksichtigt wurden die Planungen und Konzepte auf Kreisebene sowie Grundlagen und Interessenslagen der zuständigen Ämter der beiden Kreise. Insbesondere die „Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel für den Kreis Stromarn“, wie auch die kleinteiligen Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen für die beiden Kreise sind hier zu nennen.

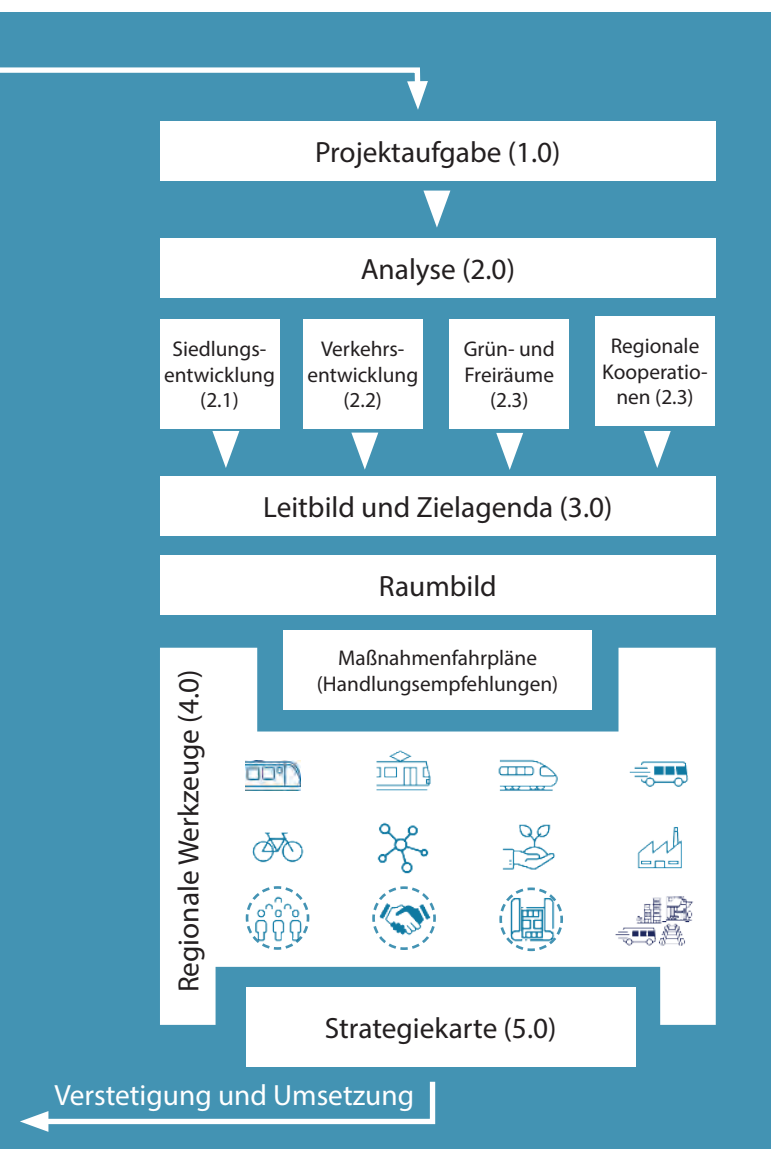


Abb. 11: Struktur des Regiokonzepts



Abb. 12: Eindrücke aus den Zukunftswerkstätten und Informationsveranstaltungen

# Die Region

- entwickelt sich sehr dynamisch.
- hat Optimierungspotentiale im schienengebundenen ÖPNV.
- hat Potentiale bei der Vernetzung der Grün- und Freiräume.
- braucht leistungsfähige Institutionen der Zusammenarbeit.



## 2.0 Ausgangslage, Perspektive, Potentiale

Im Folgenden werden die im Fokus stehenden Themen vertieft und in Bezug auf das Leitbild analytisch bewertet. Die daraus erzielten Kernkenntnisse stellen die Grundlage der unter 3.0 entwickelten Zielagenda dar.

Das Kapitel 2.0 Ausgangslage, Perspektive, Potentiale wird in die Themen Einwohner- und Sied-

lungsentwicklung inkl. Pendler, sowie Verkehrsentwicklung, Grün- und Freiräume und bestehenden regionale Kooperationen gegliedert.

Ein Schwerpunkt liegt hierbei auf der Einwohner- und Siedlungsentwicklung sowie auf der Verkehrsentwicklung.

## 2.1 Einwohner- und Siedlungsentwicklung

### Die Region entwickelt sich sehr dynamisch

Die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen und Abbildungen zur Beschreibung der Entwicklungsdynamik in der Region bilden für die Bereiche der demografischen Entwicklung, der Wohnungsbauentwicklung und den Abgleich mit den prognostizierten Angaben zur Bevölkerungsentwicklung und dem künftigen Wohnbedarf folgende Unterlagen bzw. Quellen:

- die Daten der Bevölkerungsfortschreibung des Statistikamtes Nord für Hamburg und Schleswig-Holstein (jeweils Stand 31.12.)<sup>[16]</sup>,
- die Angaben der kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2030 für die beiden Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg<sup>[17][18]</sup>,
- die Bevölkerungsvorausberechnungen und Modellrechnungen der Landesplanung Schleswig-Holstein und des Statistischen Landesamts<sup>[19]</sup>,
- die Wohnungsmarktprognose 2030 für Schleswig-Holstein<sup>[20]</sup>,
- die Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel im Kreis Stormarn<sup>[21]</sup> sowie
- die Ergebnisse der Kommunalbefragung der in der Region eingebundenen Kommunen hinsichtlich ihrer geplanten und in Aussicht gestellten Wohnungsbauzahlen<sup>[22]</sup>.

#### Deutliche Entwicklungsdynamik in der gesamten Region

Eine sehr deutliche bis überdurchschnittliche Entwicklungsdynamik vor allem im Bereich Einwohnerentwicklung ist in fast allen Kommunen der Region festzustellen, die teilweise bereits die (bisher) prognostizierten Werte für das Jahr 2030 (Ausgangsbasis 2014) überschritten haben.

Die Städte und Gemeinden in der Region, die den Bereich des Kreises Stormarn betreffen, verzeichnen zwischen 2014 und einschließlich 2018 und einen durchschnittlichen Anstieg der Einwohnerzahl von +3%. Diese dynamische Ausgangssituation wird dadurch unterstrichen, dass der gegenwärtige Einwohnerstand (31.12.2018) in vielen stormarnischen Gemeinden und Städten der Region bereits fast den Bevölkerungsstand der aktuellen Bevölkerungsprognose 2030 (Ausgangswert Einwohnerstand 2014) erreicht hat.

Eine ähnlich dynamische Einwohnerentwicklung in den letzten 5 Jahren haben die Gemeinden und Städte im Kreis Herzogtum Lauenburg zugehörigen Teilregion zu verzeichnen. Das durchschnittliche Wachstum in dieser Zeitspanne lag bei den Städten und Gemeinden bei rd. 4% und ist somit höher ausgefallen als im Teil des Kreises Stormarn.

Für diesen Teil der Region liegen die derzeitigen Einwohnerstände für die Städte und Ämter, plus der Gemeinde Wentorf b. Hamburg über bzw. gleichauf mit der prognostizierten Entwicklung für 2030. Lediglich ausgenommen davon ist die Stadt Geesthacht, die noch im Rahmen der prognostizierten Entwicklung liegt.

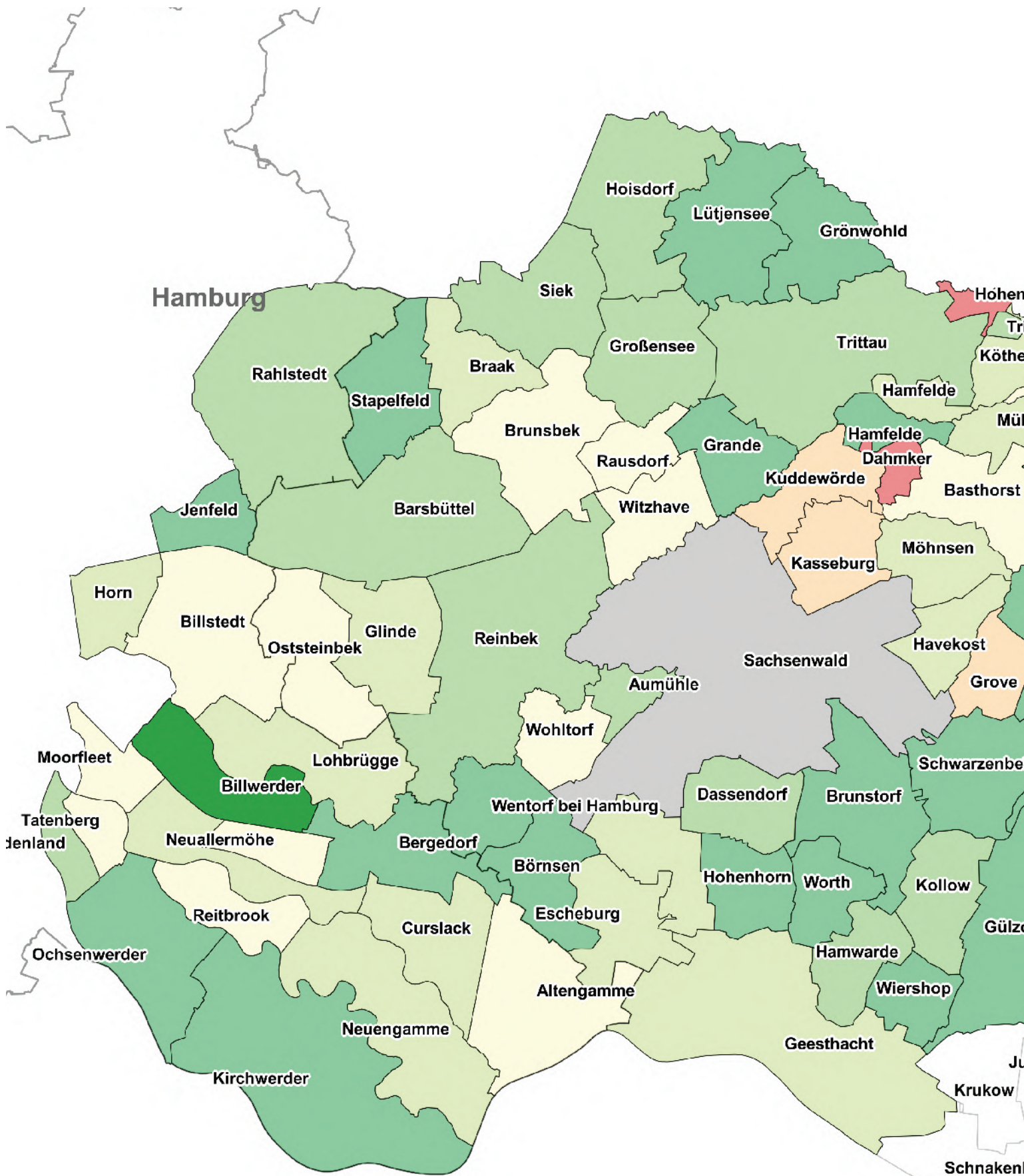
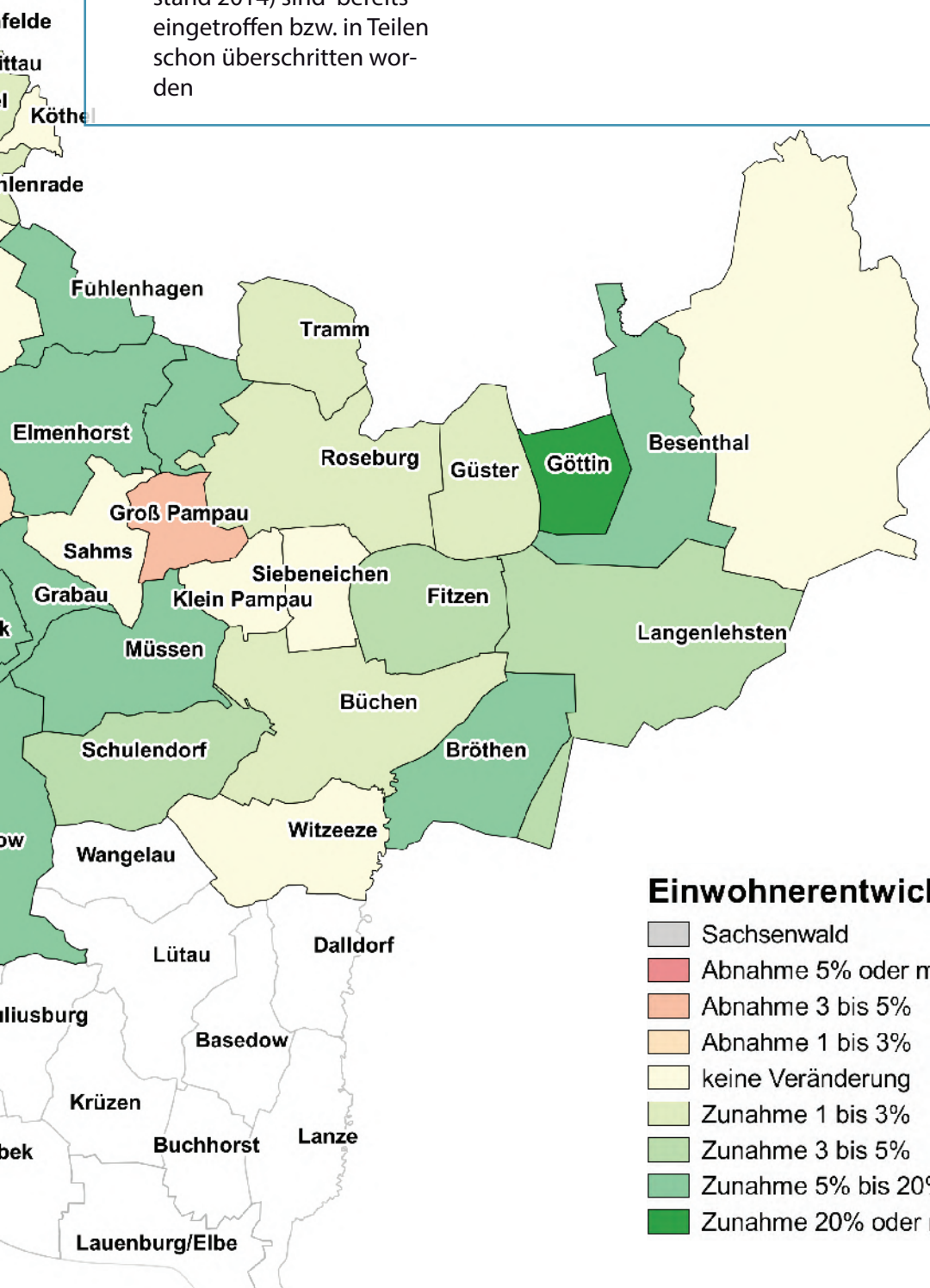


Abb. 13: Einwohnerentwicklung in den Teilregionen (2014 bis 2018)

Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018), nach: [23]

## Kernerkenntnisse Einwohner- und Siedlungsentwicklung

- Zwischen 2014 und 2018 gab es einen Anstieg der Einwohnerzahl um ca. 3% im Kreis Stormarn, ca. 4% Kreis Herzogtum Lauenburg und ca. 5% östliches Bergedorf.
- Die Werte der Einwohnerprognose für 2030 (Ausgangsbasis Einwohnerstand 2014) sind bereits eingetroffen bzw. in Teilen schon überschritten worden
- Das Bevölkerungswachstum ist im gleichen Zeitraum nicht überall gleich stark ausgeprägt.
- Besonders entlang der Siedlungsachsen und gut angebundenen Siedlungsbereichen ist der Einwohnerzuwachs hoch.
- Zusätzlicher Einwohnerzuwachs durch Wohnungsbauvorhaben an der Grenze zu Hamburg.
- Damit insgesamt einhergehend wird ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert.



## Einwohnerentwicklung 2014 bis 2018

- Sachsenwald
- Abnahme 5% oder mehr
- Abnahme 3 bis 5%
- Abnahme 1 bis 3%
- keine Veränderung
- Zunahme 1 bis 3%
- Zunahme 3 bis 5%
- Zunahme 5% bis 20%
- Zunahme 20% oder mehr

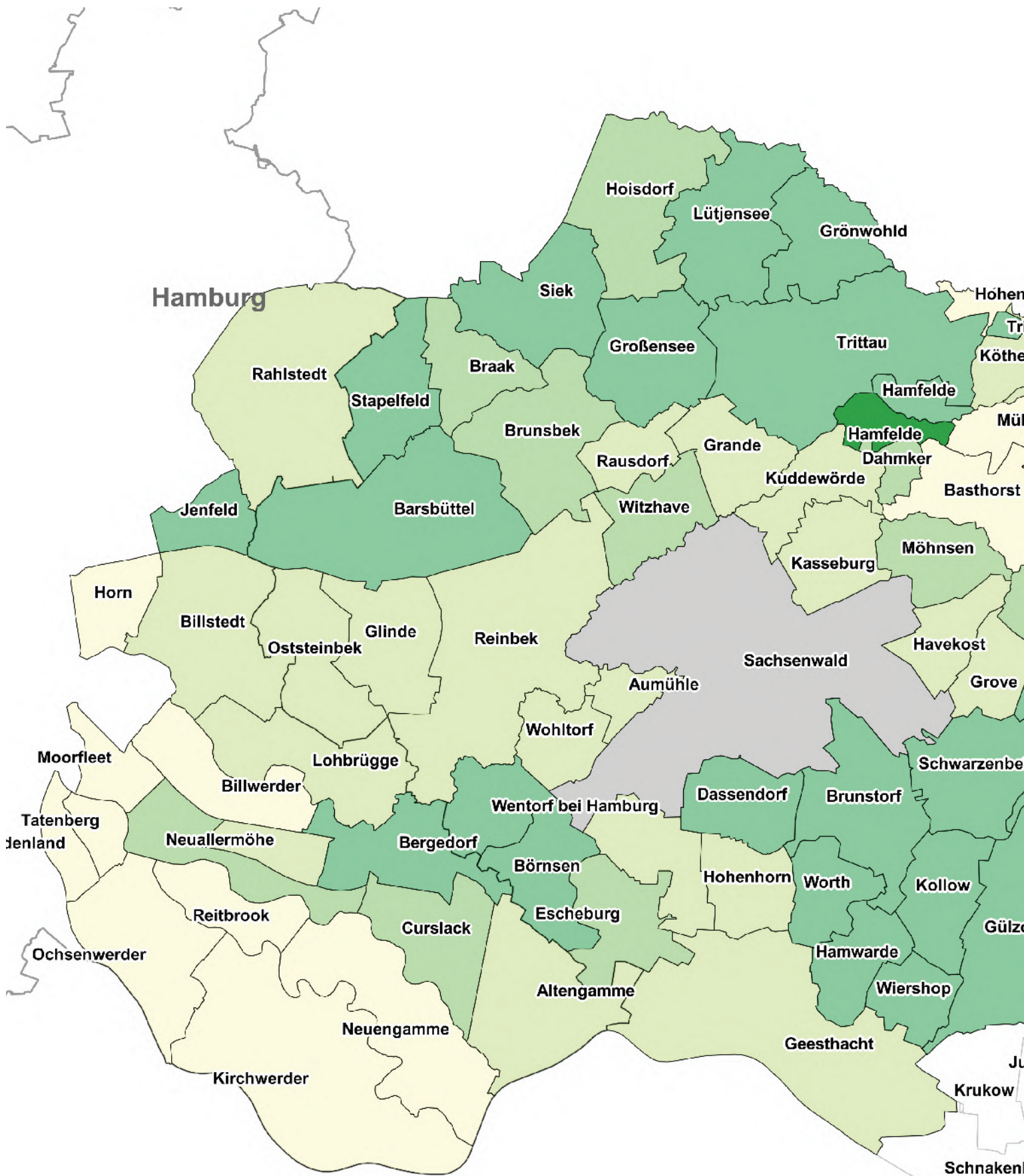
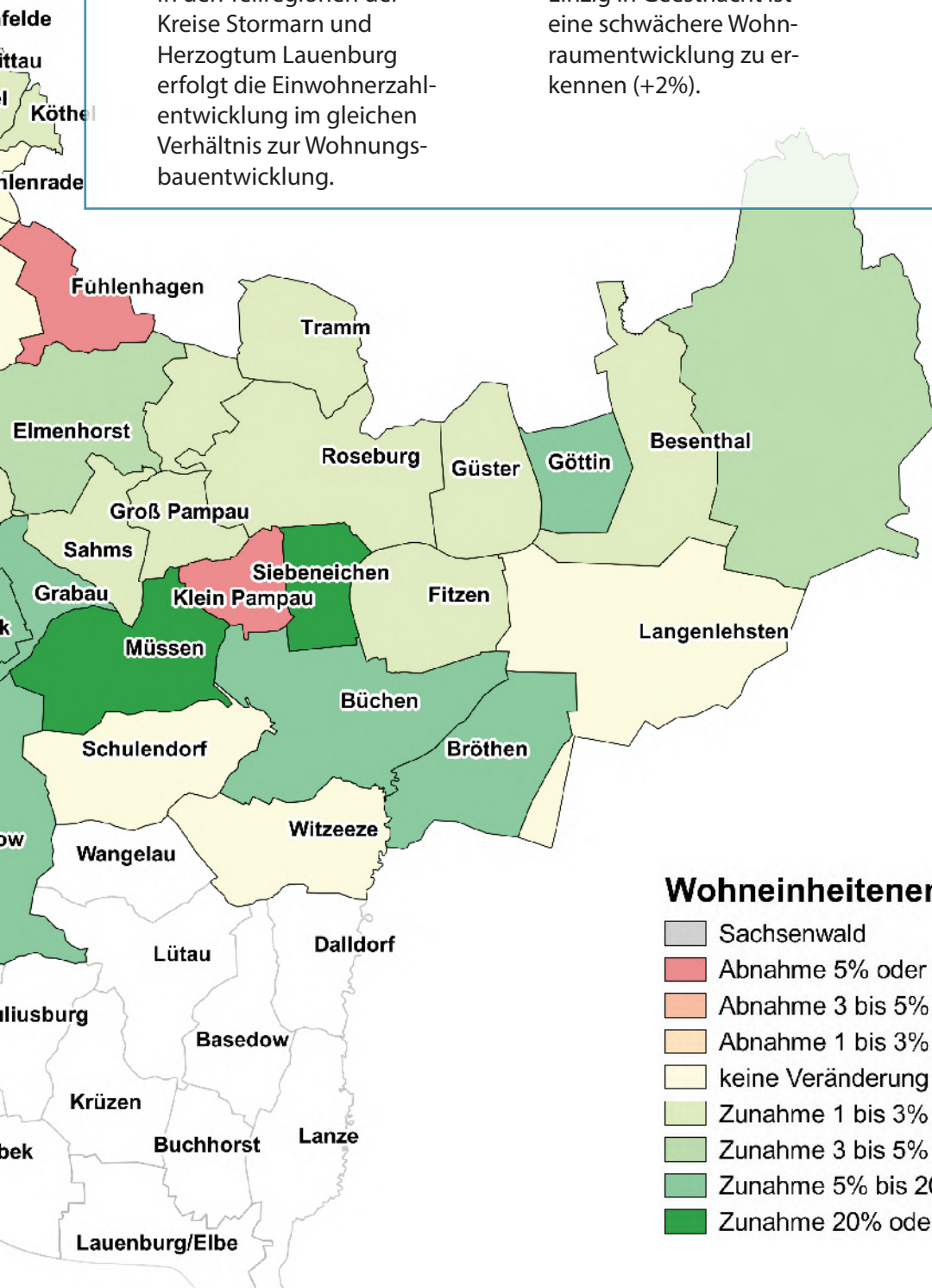


Abb. 14: Wohneinheitenentwicklung in den Teilregionen (2014 und 2018)

Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018), nach: [23]

## Kernerkenntnisse Wohnungsbauentwicklung

- Erhebliche Wohnungsneubauvorhaben werden für die Region bei Eintreffen der Wohnraumprognose nötig sein: Kreis Stormarn 2.100 - 3.500 WE, für Kreis Herzogtum Lauenburg 3.500 - 4.200 WE, für Hamburg-Bergedorf 6.000 - 12.000 WE.
- In den Teilregionen der Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg erfolgt die Einwohnerzahlentwicklung im gleichen Verhältnis zur Wohnungsbauentwicklung.
- An der Siedlungsachse Bergedorf-Geesthacht hat sich eine starke Wohnungsbaudynamik entwickelt, sodass bereits Dreiviertel des prognostizierten Wohnraumbedarfs durch das Amtsgebiet Hohe Elbgeest (7%) bis 2030 erreicht wurde.
- Einzig in Geesthacht ist eine schwächere Wohnraumentwicklung zu erkennen (+2%).
- Auch entlang der A1 zwischen Barsbüttel, Stapelfeld und Hoisdorf erfolgt eine positive Entwicklung der Wohnungsbauentwicklung mit steigender Tendenz, plus 600 WE seit 2014.



## Wohneinheitenentwicklung 2014 bis 2018

- Sachsenwald
- Abnahme 5% oder mehr
- Abnahme 3 bis 5%
- Abnahme 1 bis 3%
- keine Veränderung
- Zunahme 1 bis 3%
- Zunahme 3 bis 5%
- Zunahme 5% bis 20%
- Zunahme 20% oder mehr

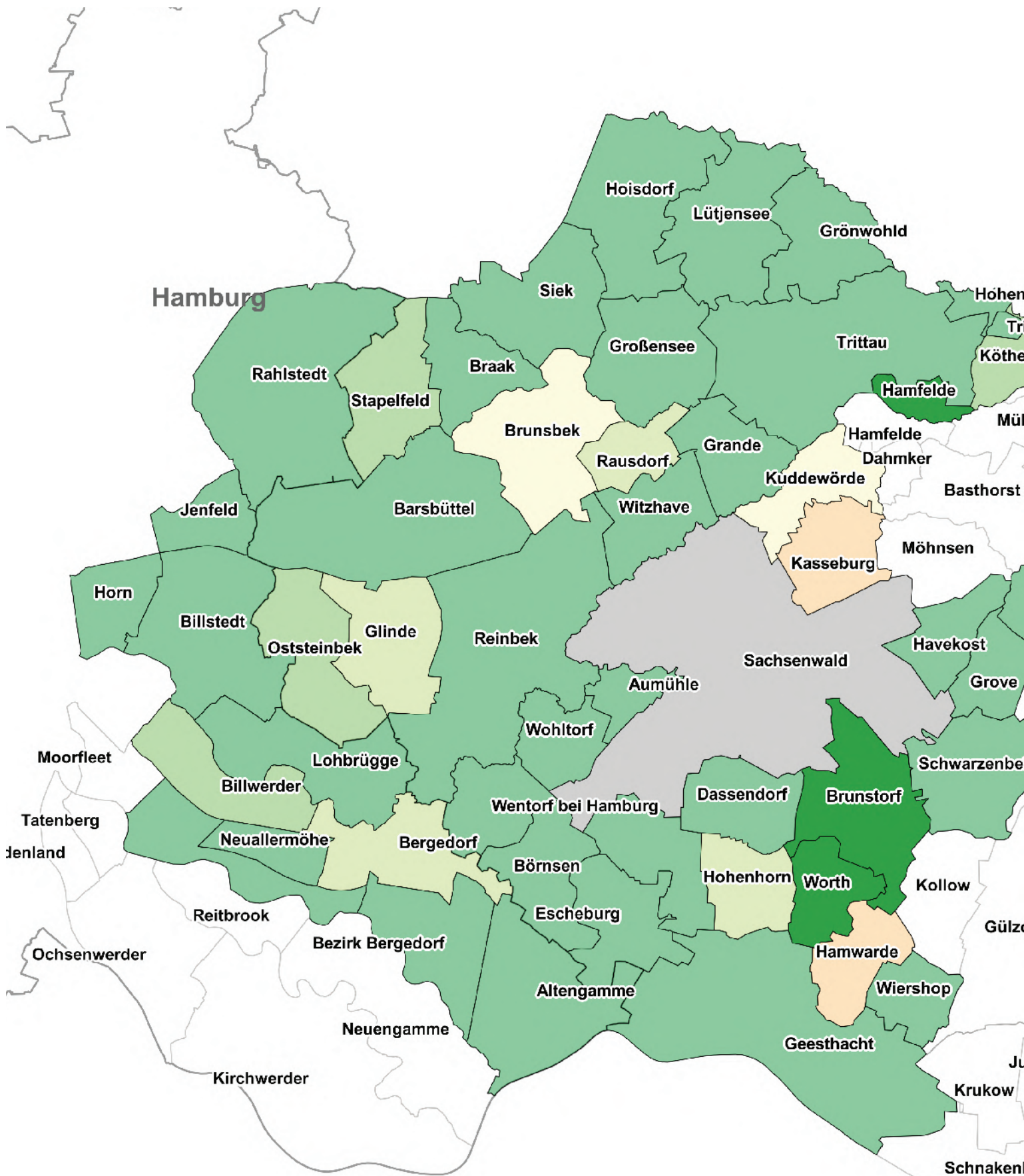
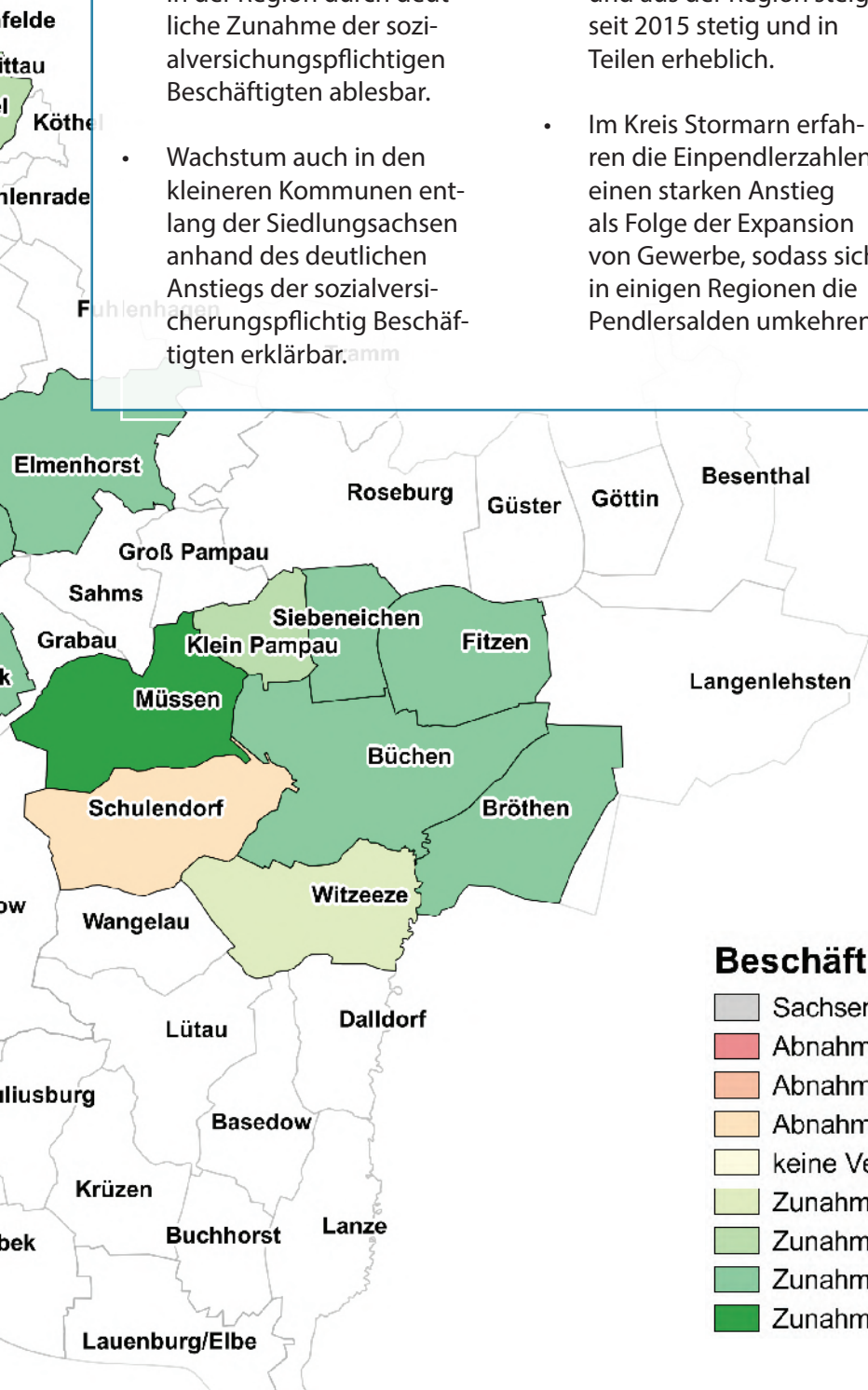


Abb. 15: Beschäftigtenentwicklung in den Teilregionen (2014 - 2018)

Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018), nach: [24]

## Kernerkenntnisse Beschäftigten- und Pendlerentwicklung

- Teilregionen der Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg verzeichnen einen kontinuierlichen Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.
- Stärkung der traditionell starken und expandierenden Gewerbestandorten in der Region durch deutliche Zunahme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten ablesbar.
- Wachstum auch in den kleineren Kommunen entlang der Siedlungsachsen anhand des deutlichen Anstiegs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erklärbar.
- Dabei gibt es starke regionale Unterschiede in der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsorten.
- Teilweise ergibt sich eine klare Trennung der Teilregionen in Wohn- und Arbeitsorte.
- Die Anzahl der Pendler in und aus der Region steigt seit 2015 stetig und in Teilen erheblich.
- Im Kreis Stormarn erfahren die Einpendlerzahlen einen starken Anstieg als Folge der Expansion von Gewerbe, sodass sich in einigen Regionen die Pendlersalden umkehren.
- Im Kreis Herzogtum Lauenburg steigt die Zahl der Auspendler deutlich stärker als die Zahl der Einpendler.
- Das Gebiet zwischen Bergedorf und dem engeren Stadt-Umland-Bereich (Mittelzentrum, A1, Siedlungsachsen Bergedorf-Geesthacht, Schwarzenbek-Büchen) weist starke Pendlerbeziehungen auf.



## Beschäftigtenentwicklung 2014 bis 2018

- Sachsenwald
- Abnahme 5% oder mehr
- Abnahme 3 bis 5%
- Abnahme 1 bis 3%
- keine Veränderung
- Zunahme 1 bis 3%
- Zunahme 3 bis 5%
- Zunahme 5% bis 20%
- Zunahme 20% oder mehr

## **Kein räumlich einheitliches Bevölkerungswachstum in der Region**

Trotz des insgesamt und in Teilen deutlichen Anstiegs der Einwohnerzahlen zeigen sich innerhalb der beiden Kreise markante Unterschiede in der Entwicklungsdynamik. Schwerpunkte der positiven bis starken Einwohnerentwicklungen vollziehen sich entlang der Siedlungsachsen und gut erreichbaren Siedlungsbereichen (MIV, ÖPNV, SPNV-Stationen). So verzeichnet das Amtsgebiet Hohe Elbgeest insgesamt ein Wachstum von fast 800 Neubürgern (+4%), wobei die größten Zuwachsanteile auf die Gemeinden Börnsen (+7%), Dassendorf (+5%), Aumühle (+3%) und Escheburg (+2%) entfallen und mehrheitlich auf der Siedlungsachse Bergedorf – Geesthacht liegen. Die Bedeutung dieser Achse in Bezug auf den dynamischen Einwohnerzuwachs wird noch einmal in der Gemeinde Wentorf b. Hamburg mit einem Plus von rd. 1.100 (+9%) Einwohnern deutlich.

Auch im Amtsgebiet Schwarzenbek entwickelten sich die Gemeinden unterschiedlich. Grundsätzlich ist aber ein Bevölkerungszuwachs (insgesamt +330 Ew.) zu verzeichnen. Die Wachstumsspanne erstreckt sich hier von -3% bis +16%.

Der östlich angrenzende Amtsbereich Büchen verzeichnet zwischen 2014 und 2018 ebenfalls einen deutlichen Bevölkerungszuwachs von insgesamt rd. 400 Einwohnern, wobei auf die Gemeinden Müssen +103 Einwohner (+10%), Büchen +157 Einwohner (+3%) und Bröthen +42 Einwohner (+15%) die größten Zuwachsanteile entfallen. Der Bevölkerungszuwachs konzentriert sich im Amtsbereich Büchen der "Achsenrundrichtung", wobei die Siedlungsachse in Schwarzenbek endet, wie sie bisher im Regionalplan festgelegt ist.

Trotz eines absoluten Bevölkerungsanstieges in den Ämtern Siek (+340 Ew.) und Trittau (+640 Ew.) von jeweils plus 3% ist innerhalb der Ämter eine räumliche Diskrepanz zu beobachten.

Innerhalb des Amtes Siek verzeichnen die Gemeinden Hoisdorf, Siek und Stapelfeld mit +3%, +5% bzw. +6% (absolut +114 Ew., +110 Ew. bzw. +97 Ew.) das größte Wachstum, während bei der Gemeinde Brunsbek lediglich ein Anstieg von +0,1% zu beobachten ist. Insgesamt konzentriert sich die positive Einwohnerdynamik auf den Siedlungsbereich entlang der A1 und die hier vorwiegend für den Individualverkehr gut erschlossenen Bereiche.

Die Bevölkerungsentwicklung im Amt Trittau gestaltet sich ebenfalls ambivalent: auf der einen Seite stehen die Gemeinden Trittau, Lütjensee und Grönwohld, die den höchsten Bevölkerungsanstieg von +3% (+270 Ew.), +5% (+165 Ew.) bzw. +7% (+100 Ew.) zu verzeichnen haben. Auf der anderen Seite stehen Gemeinden wie Hohenfelde, Rausdorf und Witzhave, die zzt. nominell einen Verlust von -9% (-5 Ew.), -1% (-52 Ew.) bzw. -0,2% (-3 Ew.) aufweisen.

Der östliche Teil des Bezirks Hamburg-Bergedorf verzeichnet zwischen 2014 und 2018 insgesamt einen Bevölkerungszuwachs von rd. 5% (+6.311 Ew.). Dabei sind die Entwicklungsdynamiken unterschiedlich verteilt. Den größten Teil macht hier der Stadtteil Billwerder aus. Den zweitgrößten Anteil verzeichnet der Stadtteil Bergedorf selbst mit einem Wachstum von +6% bzw. fast 2.000 Einwohnern.

Nimmt man nur den Bevölkerungszuwachs der in der Nähe oder an der Stadtgrenze zu Schleswig-Holstein bzw. den angrenzenden Kreisen liegenden Stadtteile des Bezirkes Bergedorf (Allermöhe, Altengamme, Bergedorf, Billwerder, Curslack, Lohbrügge, Neuallermöhe), dann hat sich die Einwohnerzahl binnen 4 Jahren hier von rd. 105.000 auf 110.200 Einwohner erhöht. Diese Einwohnerzuwächse belasten vor allem durch ihre verkehrlichen Interaktionen die grenzübergreifende Region (z.B. Naherholung, Besorgungen, Besuche, etc.).

Der Einwohnerzuwachs verläuft im Bezirk Bergedorf in etwa kongruent mit der Wohnungsbauentwicklung, d.h. zwischen 2014 und 2018 wurden im Bezirk insgesamt über 2.200 Wohneinheiten (Baufertigstellungen) realisiert, von denen über 1.700 Wohneinheiten in den besagten Stadtteilen entstanden sind.

In den nächsten Jahren bis 2030 sollen – so das Wohnungsbauprogramm und die Angaben des Bezirkes Bergedorf – im Bezirk weitere über 5.500 neuen Wohnungen entstehen, die überwiegend in den für das Regiokonzept relevanten Teilen des Bezirkes liegen werden. Hinzukommen wird mit dem neuen Stadtteil Oberbillwerder weiterer umfangreicher Wohnungsneubau in der Größen-dimension eines neuen Stadtteils von bis zu 7.000 WE.

In Abhängigkeit der jeweiligen Standortfrage und des mehrheitlich geplanten Wohnungsbautyps



wurden für die geplanten Wohnungsbaustandorte ein potenzielles künftiges Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung Kfz-Fahrten/24 Std.) errechnet. Durch die potenziellen Neubürger der neuen Wohnstandorte, einschl. Oberbillwerder, werden insgesamt ca. 14.200 Kfz-Fahrten pro 24 Std zum bestehenden Kfz-Verkehr hinzukommen.

### **Wohnungsbauentwicklung in den Teilregionen**

Auch in den beiden Teilregionen der Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg verhalten sich die Wachstumsraten der Einwohnerentwicklungen ebenfalls kongruent zu den Zuwachsraten der Wohnungsbauentwicklung. Zwischen 2014 und 2018 sind gemäß der Fortschreibung der amtlichen Statistik in den Kommunen der Teilregion Stormarn mit über 1.600 WE und in der Teilregion des Kreises Hrzgt. Lauenburg mit knapp 2.500 WE insgesamt 4.100 WE entstanden.

Den größten Zuwachs an Wohneinheiten seit 2014 verzeichnet dabei die Gemeinde Wentorf b. Hamburg mit +10% ihres Wohnungsbestandes seit 2014 (+633 WE), das Amtsgebiet Hohe Elbgeest mit rd. +5% (+463 WE.), wobei 75% des Zuwachses auf die Gemeinden Börnsen, Escheburg und Dassendorf entfallen sind.

Demgegenüber ist die Wohnraumentwicklung in den letzten vier Jahren in der Stadt Geesthacht weniger kräftig verlaufen. Hier sind zwischen 2014 und 2018 lediglich knapp 2% zusätzlicher Wohnraum realisiert worden (264 WE), wobei für die Stadt bis 2030 von einem Wohnraumbedarf von +7% (+1.320 WE) ausgegangen wird.

Ähnlich der starken Entwicklung entlang der Siedlungsachse Bergedorf-Geesthacht, spiegelt sich in der Teilregion des Kreises Stormarn entlang der A1 zwischen Barsbüttel, Staplefeld, Siek, Braak, Brunsbek, Hoisdorf eine ebenso starke Einwohner- und Wohnungsbauentwicklung wider. Es sind rd. 600 neue Wohneinheiten seit 2014 entstanden (Amt Siek +5%, Gemeinde Barsbüttel +6%), Tendenz steigend.

In diesem Bereich sollen nach vorliegenden Wohnraumbedarfsprognosen bezugnehmend auf den Wohnungsbestand des Jahres 2014 plus den prognostizierten Wohnungsbedarfen der Kommunen Oststeinbek und Glinde zusammen, noch über 1.000 Wohneinheiten dazukommen.

Einen ebenfalls großer (Neu-)Wohnraumbedarf für die nächsten Jahre wird für die Stadt Reinbek als auch für das Amt Trittau prognostiziert. Die Prognose geht demnach von einem zusätzlichen Wohnraumbedarf für die Stadt Reinbek von +6% (ca. +870 WE bis 2030) aus.

Unter der Annahme, dass die prognostizierten Einwohner- und Wohnraumbedarfsentwicklungen in den beiden Teilregionen (unter Einbeziehung der Ergebnisse der Kommunalbefragung bzgl. der geplanten Wohnungsbauplanungen) eintreten werden, ist von einem Wohnungsbauvolumen im Bereich der stormanischen Städte und Gemeinden zwischen 2.100 und 3.500 Wohneinheiten und im Bereich Herzogtum Lauenburg zwischen 3.500 und 4.300 Wohneinheiten auszugehen. Im Bereich Hamburg-Bergedorf wird von einem erforderlichen zusätzlichen Wohnungsbau(bedarf) zwischen 6.000 und 12.000 Wohneinheiten (einschl. Oberbillwerder) bis 2030 ausgegangen.

### **Dynamik der Beschäftigten- und Pendlerentwicklung**

Als Grundlage für die nachfolgenden Ausführungen und Abbildungen zur Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und der Pendlerströme in der östlichen Metropolregion Hamburg dienen vornehmlich die Daten der Bundesagentur für Arbeit<sup>[25]</sup>. Hierbei wird jeweils der Stand vom 31.12. herangezogen.

Neben der durch die weiterhin positive Bevölkerungsentwicklung verursachten Siedlungsentwicklung im Bereich Wohnungsbau und Infrastruktur stellt ebenso die teilweise deutliche Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region eine weitere, vor allem flächenbezogene und verkehrliche Herausforderung dar. Eine große Herausforderung für die Region betrifft dabei die damit verbundene stetig anwachsende Zahl der Pendlerbeziehungen zwischen Hamburg und dem Umland, da ein Großteil der Pendlerbeziehungen in der Region nach wie vor Pkw-bezogene Pendlerverkehre darstellen.

Der Anstieg betrifft mittlerweile nicht nur die Auspendler- sondern zunehmend auch die Einpendlerzahlen. In einigen Teilen der Region hat sich der Saldo bereits umgekehrt, d.h. hier übertreffen die täglichen Einpendler die Zahl der Auspendler.

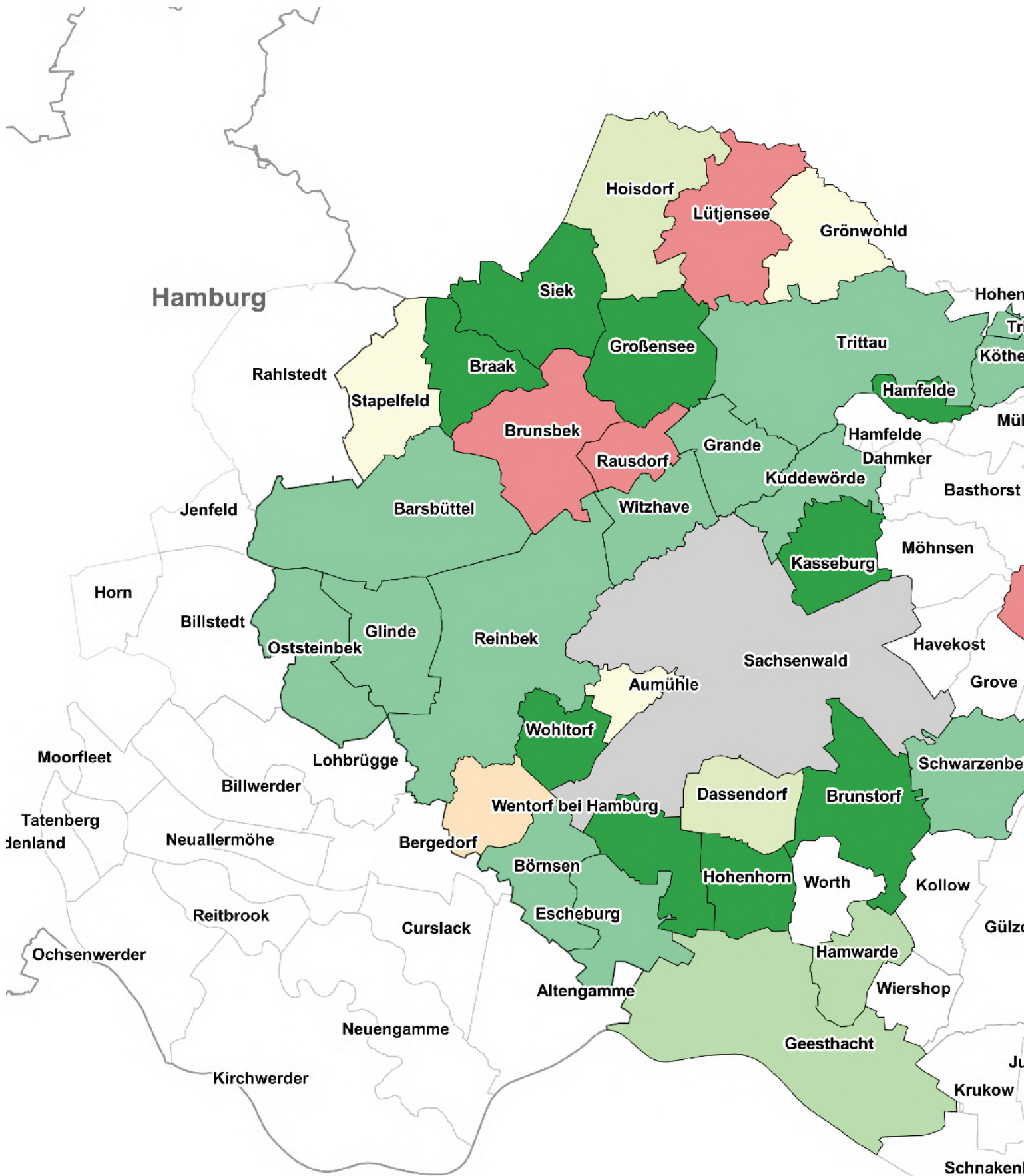
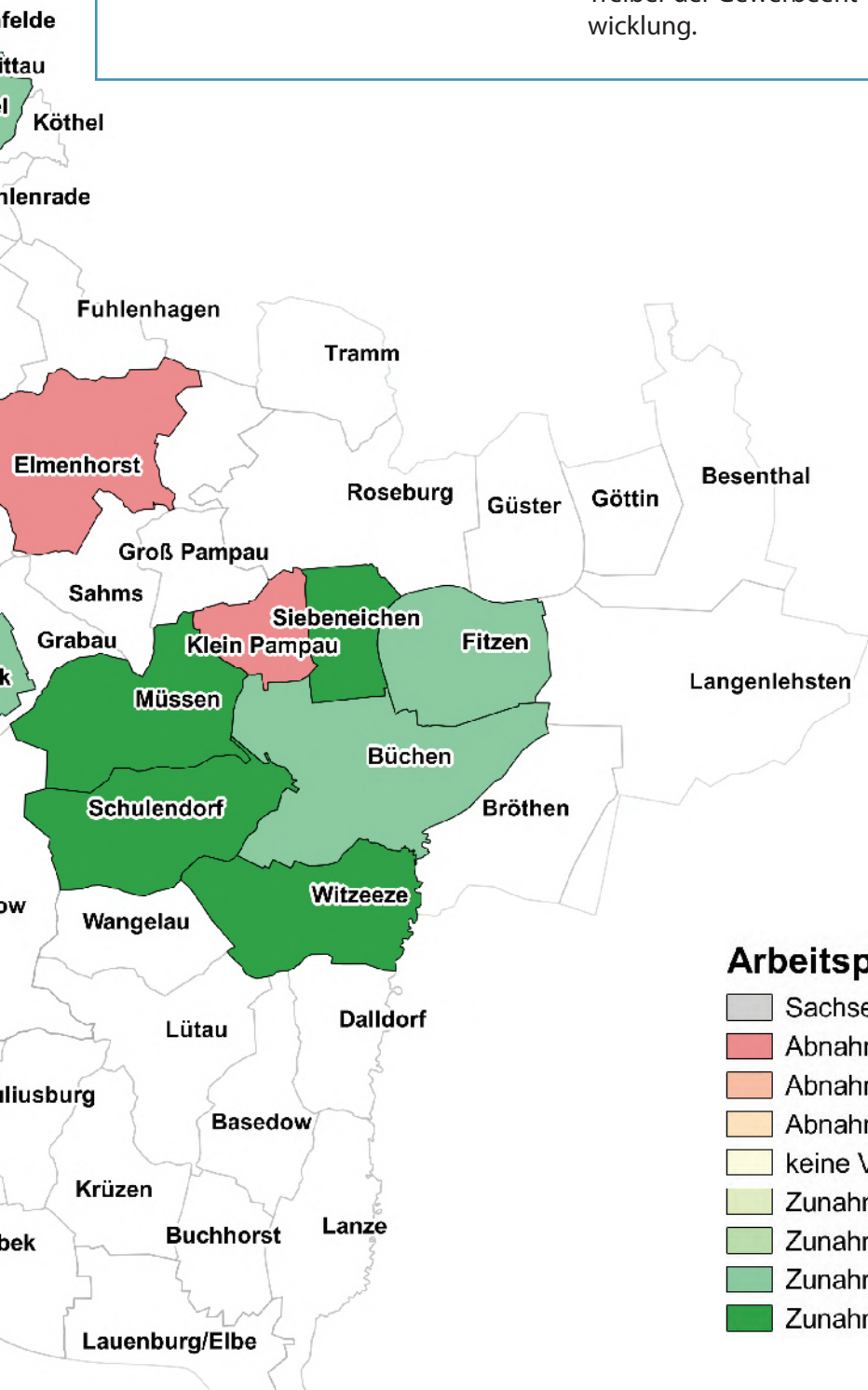


Abb. 16: Arbeitsplatzentwicklung in den Teilregionen (2014 - 2018)

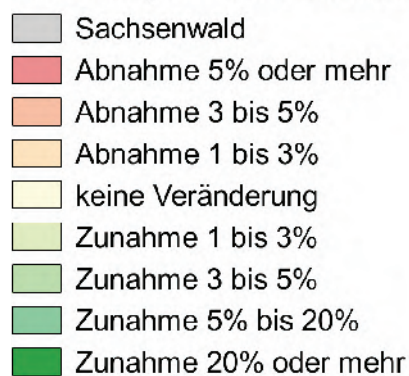
Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018), nach: [24]

## Kernerkenntnisse Gewerbeentwicklung

- Bedarf für Gewerbeentwicklung des Kreises Stormarn wird aktuell auf 150 Hektar Gewerbefläche beziffert, wobei ein Großteil auf die Siedlungsachse westlich und östlich der A1 sowie am Autobahnkreuz Nordost zur A24 entfällt.
- Der zusätzliche Gewerbebedarf des Kreises Herzogtum Lauenburg wird auf 50-100 Hektar vorhergesagt.
- Die wachsende Bedeutung der Fehmarnbeltquerung, die Ausstrahlung der Metropolregion sowie die Nähe zur Autobahn sind Treiber der Gewerbeentwicklung.
- Gewerbeansiedlungen, vor allem mit überörtlicher Bedeutung, legen einen besonderen Schwerpunkt auf die Verkehrsentwicklung in der Region.



## Arbeitsplatzentwicklung 2014 bis 2018



Regional betrachtet, wirkt die positive wirtschaftliche Entwicklung in Bezug auf die Beschäftigtenentwicklung (sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort), in allen Teilen der Region. Vor allem in den Kommunen mit traditionell starken und in der Expansion befindlichen Gewerbestandorten, hat der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Arbeitsort) deutlich zugenommen (Glinde +12%, Reinbek +10%, Barsbüttel und Oststeinbek +8%,).

Jedoch auch kleinere Kommunen in den Siedlungsentwicklungachsen, wie Siek (+22% = +290) oder Braak (+35% = +350), als auch von den Achsen etwas entfernt liegende Bereiche bzw. Gemeinden, wie Trittau (+10% = +300), Großensee (+38% = +60) oder Witzhave (+11% = +90), haben kräftige Zuwächse von Beschäftigten am Arbeitsort zu verzeichnen.

Mit Blick auf den kontinuierlichen Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und die damit verbundene wirtschaftliche Dynamik in der Teilregion ist besonders auf das Amt Trittau hinzuweisen, welches mit einem Anstieg von 12% (+780) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Wohnort) in den letzten vier Jahren (Stand 2018) insgesamt das stärkste Wachstum aufzuweisen hat.

### **Region ist nicht mehr "nur" Auspendlerregion**

Damit verbunden ist zu beobachten, dass in den letzten Jahren die Entwicklung der Einpendlerzahlen in die Region deutlich angestiegen sind. Die relativen Werte befinden sich zu zwei Drittel im zweistelligen Bereich. Besonders hervorzuheben sind hierbei das Amt Siek mit 15% (+630), die Stadt Glinde mit 14% (+770) und die Stadt Reinbek mit 12% (+950).

Dies korrespondiert mit dem Zuwachs von Betrieben am Standort. So haben beispielsweise die Städte Glinde (+15% = +70 Betriebe), Reinbek (+8% = +50 Betriebe) oder die Gemeinde Braak (+18% = +14 Betriebe) ein Zuwachs von Betrieben zu verzeichnen. Besonders hervorzuheben ist auch der Zusammenhang der Auspendlerentwicklung mit dem Bevölkerungszuwachs. Es ist zu beobachten, dass das Ansteigen der Auspendlerzahlen nahezu kongruent mit dem Bevölkerungswachstum verläuft. Insgesamt liegt die Gesamtzahl der Einpendler in der Teilregion Stormarn mit 33.630 Pendlern pro Tag 2018 minimal höher

als die Zahl der täglichen Auspendler mit 32.420 Pendlern.

Auch die Teilregion im Herzogtum Lauenburg verzeichnet einen kontinuierlichen Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ist im gesamten Bereich der zur Region gehörigen Kommunen zwischen 2014 und 2018 um 9,5 % (+2.650) auf insgesamt rd. 30.500 angestiegen. Das relativ größte Wachstum verzeichnete dabei die Gemeinde Wentorf b. Hamburg mit 17% (rd. +750).

Bei Betrachtung der Pendlerzahlen fällt auf, dass die Zahl der Auspendler zwischen 2014 und 2018 deutlich stärker mit +10% (+3.600) als die Zahl der Einpendler mit +3% (+410) gestiegen ist. Mit über 34.000 zu 18.700 ist die Zahl der Auspendler beinahe doppelt so hoch wie die der Einpendler.

Bei den Städten Geesthacht und Schwarzenbek ist das Verhältnis zwischen Aus- und Einpendlern gleichbleibend. Die Einpendler in die Stadt Geesthacht sind um 4% von 6.325 auf 6.590 gestiegen, wohingegen die Auspendler binnen vier Jahren um deutliche 9,6%, d.h. von 7.790 auf 8.740 angewachsen sind. Ein ähnliches Verhältnis von Ein- zu Auspendlern trifft auch für die Stadt Schwarzenbek zu. Wobei hier die Einpendlerzahlen in fast gleicher Höhe gestiegen sind (von 3.400 auf knapp 4.000) wie die der Auspendler (rd. 4.600 auf 5.100).

Das Gebiet zwischen Bergedorf und dem engen Stadt-Umland-Bereich, d.h. im Bereich des Mittelzentrums, in der Teilregion entlang der A1 und der Siedlungsachse zwischen Bergedorf und Geesthacht aber auch entlang der Siedlungsachse Schwarzenbek - Büchen ist sehr stark von Pendlerbeziehungen betroffen, die sich überwiegend auf den Straßen der Region vollziehen. Insgesamt für beide Teilregionen ist innerhalb von vier Jahren das tägliche Pendleraufkommen in der gesamten Region um rd. 8,3% auf rd. 108.000 gestiegen.

### **Gewerbeentwicklung in der Region ebenfalls mit großer Dynamik**

Der aktuelle Bedarf laut aktueller CIMA-Studie zur Gewerbeentwicklung im Kreis Stormarn bis 2030<sup>[1]</sup> liegt bei über 150 Hektar für neue Gewerbegebiete im Kreis. Für die Teilregion betrifft dies insbesondere den Abschnitt des Siedlungsbereichs westlich und östlich entlang der A1, zwischen Ahrensburg

und Barsbüttel mit Stapelfeld, Siek, Braak, Oststeinbek, Glinde und Reinbek, sowie auch im Bereich des Autobahnkreuzes Nordost zur A24. Perspektivisch wird sich die wirtschaftliche Entwicklungsdynamik auch weiter in Richtung der Querverbindung B404 zur A24 und weiter entlang der Achse der Ostumgehung Hamburgs an der A21 fortsetzen.

### **Hintergründe der positiven Entwicklung**

Gründe für den zunehmenden Entwicklungsdruck im Bereich Gewerbe ist die wachsende Bedeutung der Fehmarnbeltquerung für den gesamten Kreis als wichtige „Landesentwicklungsachse“, die Ausstrahlung der Metropolregion Hamburg und die Nähe zur Autobahn.

Neben den Gewerbeflächenneuausweisungen und Bestandsoptimierungen von GE-Flächen wird sich der Entwicklungsdruck vor allem auch im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung im gesamten Siedlungsraum und speziell auf die jeweiligen Städte und Gemeinden auswirken.

### **Welcher Bedarf der weiteren Gewerbeentwicklung zeichnet sich ab**

Durch die engen Verflechtungen mit Hamburg und den Wohn- und Siedlungsstandorten in den Nahbereichen muss ein Hauptaugenmerk auf die sinnvolle und verstärkte Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten vor allem entlang des Siedlungsbereichs A1 ebenso intensiv nachgedacht werden, als auch auf die Bewältigung der von der Prognose hervorgehobenen deutlichen Zunahmen der Verkehre.

Laut aktueller Prognose wird sich der Bedarf der neuen Gewerbegebiete zu drei Vierteln auf Gewerbebetriebe mit überörtlicher Bedeutung beziehen (Großhandel, Verkehr & Logistik, verarbeitendes Gewerbe, technische Dienstleistungen) und lediglich zu einem Viertel auf örtliche Bedarfe (Handwerks- und Kleingewerbebetrieben).

Bereits die vorherigen Gewerbeentwicklungsuntersuchungen für die östliche Metropolregion respektive für die beiden e Stormarn und Herzogtum Lauenburg hatten einen zusätzlichen Gewerbeflächenbedarf von 100 bis 150 ha für den Kreis Stormarn und 50 bis 100 ha für den Kreis Herzogtum Lauenburg vorhergesagt.

## 2.2 Verkehrsentwicklung

### Die Region hat Optimierungspotentiale im schienengebundenen ÖPNV

#### Kernerkenntnisse Verkehrsentwicklung

- Großteil der Pendelfahrten werden mit dem PKW bewältigt
- Keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg bezogen auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohner.
- Einschätzung der Bewohner im Umland: Verkehrssituation im Kfz-Verkehr und im Radverkehr eher zufriedenstellend aber Verbesserungsbedarf im öffentlichen Verkehr; umgekehrt in Hamburg.
- Förderung von Verknüpfungen der unterschiedlichen Mobilitätsangebote nötig.
- Einzelne Siedlungsschwerpunkte sind nicht an den Schienenpersonennahverkehr angebunden: Geesthacht, nördliches Reinbek, Glindede und Oststeinbek sowie Trittau.
- Nahezu flächendeckende Erschließung der Region mit Linienbussen.
- Deutlich unterschiedliche Fahrtenhäufigkeiten an den einzelnen Haltestellen. 60-min-Takt als Mittelwert über alle Haltestellen einer Gemeinde nicht überall erreicht.
- Insgesamt gute Erschließung im Kfz-Verkehr mit Schwächen im Detail. Strecken im Übergangsbereich Umland <-> Hamburg mit hohen bis sehr hohen Verkehrsstärken.
- Zusätzlich rund 50.000 bis 80.000 Kfz-Fahrten je Werktag, 20.000 bis 35.000 Fahrten mit Bussen und Bahnen sowie 25.000 bis 40.000 Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung.

Das Verkehrsgeschehen einer Region wird maßgeblich durch die Menschen geprägt, die in der Region wohnen und arbeiten. Inwieweit sich diese dynamische Siedlungsentwicklung auch im Mobilitätsverhalten, in der Verkehrsnachfrage sowie im Verkehrswege- und Verkehrsmittelangebot zeigt, wird im folgenden Abschnitt analysiert. Dabei werden, soweit die Daten vorliegen, die Kreise Herzogtum Lauenburg und Stormarn sowie die Freie und Hansestadt Hamburg getrennt betrachtet. Teilweise liegen die Angaben jedoch nur für Hamburg und das HVV-Umland vor (HVV-Verbundgebiet unter anderem mit den Kreisen Herzogtum Lauenburg und Stormarn) aber ohne die Stadt Hamburg. Die Auswertung stellt auszugsweise die Ergebnisse des Regionalberichts zur Mobilität in Deutschland - Erhebung des Jahres 2017 - dar, der

für die Metropolregion Hamburg und den Hamburger Verkehrsverbund GmbH erstellt wurde.<sup>[2]</sup>

#### **1,1 PKW/Haushalt im HVV Umland - 0,7 PKW/Haushalt in Hamburg**

In Hamburg sind im Mittel rund 0,7 Pkw je Haushalt zugelassen. Die Pkw-Besitz im HVV-Umland entspricht dem deutschlandweiten Durchschnitt von 1,1 Pkw je Haushalt. Zudem ist auch der Anteil „autofreier“ Haushalte in Hamburg mit 43% deutlich höher als im HVV-Umland (17%). Ähnliche Ergebnisse zeigen sich dann auch für ÖPNV-Fahrkarten. In Hamburg nutzen deutlich mehr Menschen Zeitkarten (43%) als im HVV-Umland (15%). In Gegensatz dazu unterscheiden sich die Fahrradbesitzquoten in den Teilbereichen kaum. In der

Metropolregion verfügen rund 80% der Einwohner über ein Fahrrad (Hamburg 77%, HVV-Umland 82%).

### 3,2 Wege/Tag und 80 bis 90 min unterwegs

Deutliche Unterschiede zwischen Hamburg und dem HVV-Umland zeigen sich auch im Mobilitätsverhalten. Zwar werden im Mittel jeweils rund 3,1 bis 3,2 Wege je Werktag realisiert. Dabei werden von den Hamburgern in 93 Minuten Unterwegszeit etwa 37 km zurückgelegt. Im HVV-Umland sind es durchschnittlich 40 km pro Tag, die in nur ca. 81 Minuten bewältigt werden (vgl. Abb. 17).

### Stärkere Nutzung des Umweltverbunds in Hamburg - höhere Pkw-Nutzung im Umland

Im HVV-Umland auf werden mehr als die Hälfte der Wege als Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw zurückgelegt (58%). Hinzu kommen Fußweg mit einem Anteil von 21%, Radwege (12%) und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (9%). Die Verkehrsmittelwahl in Hamburg ist deutlich stärker durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes geprägt (zu Fuß -27%, Fahrrad -15% und ÖV -22%). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist mit rund 36% vergleichsweise gering (Abb. 18).

Die Kreise Herzogtum Lauenburg und Stormarn unterscheiden sich bezogen auf die Verkehrsmittelwahl der Einwohner hingegen nicht maßgeblich. Während im Kreis Herzogtum Lauenburg etwas mehr Fahrrad gefahren wird (13% der Wege statt 10% im Kreis Stormarn), nutzen die Einwohner des Kreises Stormarn etwas mehr den ÖPNV (12% der Wege statt 7% im Kreis Herzogtum Lauenburg). Die Pkw-Anteile sind mit 58% bzw. 60% fast identisch.

### Bisher kaum intermodale Wege

Auch wenn unter dem Schlagwort „Intermodalität“ insbesondere über Park&Ride oder Bike&Ride, also die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg diskutiert wird, spielen diese bisher in der Verkehrsmittelwahl mit Anteilen von jeweils nur rund 1% aller Wege kaum eine nennenswerte Rolle. Allerdings beziehen sich diese Werte nur auf die Stadt Hamburg. Für das HVV-Umland liegen diese Anteile nicht vor. Aus verkehrsplanerischer Sicht kommt den intermodalen Wegen aber gerade im Umland eine besondere Bedeutung zu, um Pkw-Nutzung zukünftig auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen (z.B. nur auf dem Teilweg von der Wohnung bis zur Schnellbahn) oder um den Umstieg vom Pkw auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (ÖV, Fahrrad) zu fördern.

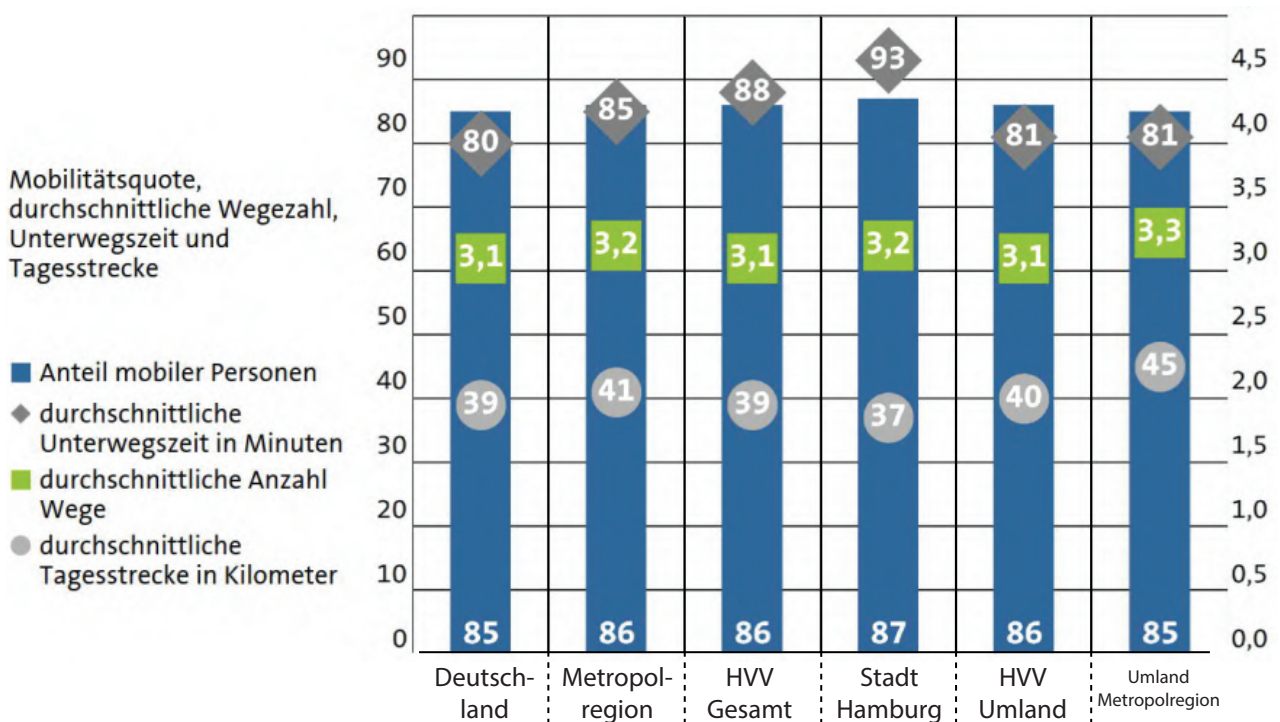


Abb. 17: Mobilitätskennwerte für Hamburg und Umgebung, nach: [2]

## Überwiegend keine Fixierung auf ein einzelnes Verkehrsmittel

41% der Einwohner des HVV Umlandes und 44% der Hamburger sind nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt (Abb. 18). Im Wochenverlauf werden dabei zwei (Pkw/Fahrrad oder ÖV/Fahrrad) seltener auch drei unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt.

### Zufrieden mit dem ÖPNV?

Erfragt wurde auch die Zufriedenheit der Befragten mit der Verkehrssituation am Wohnort. Hier sind deutliche Unterschiede zwischen den Hamburgern und den Bewohnern des übrigen HVV-Verbundgebiets festzustellen. Die Hamburger bewerten insbesondere die Verkehrssituation bezogen auf den ÖPNV als gut, wohingegen die Situation für Autofahrer und Radfahrer bemängelt wird. Im HVV-Umland sind die Ergebnisse umgekehrt. Hier ist man mit der Situation für Radfahrer und Autofahrer weitgehend zufrieden. Der ÖPNV wird stärker kritisiert.

### 60% der Umland-Bewohner gelten als nicht erreichbar für den ÖPNV

In einer weiteren Sonderauswertung wurde versucht, ÖPNV-Potentiale abzuleiten. Dabei wurde zwischen engerem Potential (gut angebunden und positiv zum ÖV eingestellt) und erweiter-tem Potential (gut angebunden aber „ungerne“

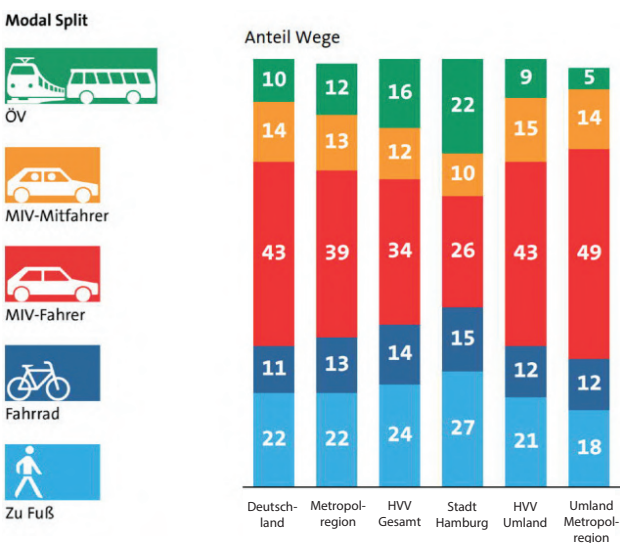


Abb. 18: Verkehrsmittelwahl in Hamburg und Umland, nach: [2]

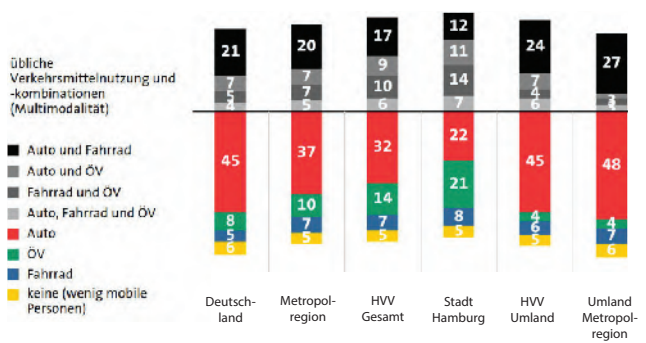


Abb. 19: Multimodale Verkehrsmittelwahl in Hamburg und Umland, nach: [2]

ÖV-Nutzung) differenziert. Die engeren Potentiale könnten mit vergleichsweise einfachen Mitteln (bessere Kommunikation, Komfortverbesserung) aktiviert werden. In Hamburg wird dieses Potential auf 24% der Wohnbevölkerung geschätzt. Im HVV-Umland beträgt das Potential aber immerhin auch rund 17%. Alle weiteren Potentiale können nur mit umfangreicheren Maßnahmen (Infrastrukturverbesserungen, Taktverdichtungen) erreicht werden. Im HVV-Umland werden 63% der Personen als derzeit „nicht erreichbar“ bewertet (aufgrund fehlender Anbindung oder der Einstellung zum ÖV).

### Pendler nutzen überwiegend den Pkw

Weniger als 50% des "grenzüberschreitenden" Verkehrs zwischen Hamburg und dem Umland sind den Berufspendlern zuzuordnen. Lediglich 41% aller Einpendler fahren zum Arbeiten nach Hamburg. Weitere 32% der Wege nach Hamburg sind Einkaufswege, bei 27% der Wege stehen Freizeitaktivitäten im Vordergrund. Bei den Auspendlern aus Hamburg sind es sogar nur rund 22% die aus beruflichen Gründen Hamburg verlassen (33% Einkaufen, 45% Freizeit).

Unabhängig vom Zweck werden die Pendlerwege überwiegend mit dem Pkw realisiert (66% der Einpendlerwege nach Hamburg, 77% der Auspendler). Fuß- und Radverkehr sind mit Anteilen von 2% bisher weitgehend vernachlässigbar. Jedoch finden nur rund 5% der Wege der Hamburger ganz oder teilweise außerhalb des Stadtgebietes statt. Umgekehrt steigt das Verkehrsaufkommen in der Stadt Hamburg infolge der Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen mit dem Umland um bis zu 20%. Für die weitere Maßnahmenentwicklung ist daher ein ganzheitlicher Ansatz wünschenswert, der nicht nur die Arbeitswege, sondern insbesondere auch die Einkaufs- und Freizeitwege berücksichtigt.



## **Fußverkehr wichtig für die Nahmobilität**

Die Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger kann aufgrund der Größe des Betrachtungsgebietes nicht flächendeckend dargestellt werden. Dennoch weisen die Fußwegeverbindungen innerhalb der einzelnen Gemeinden und Siedlungsbereiche eine maßgebende Bedeutung für das Verkehrsgeschehen auf. So beginnt und endet jede Ortsveränderung mit einem (kurzen) Fußweg, wobei insbesondere die Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine entsprechende Berücksichtigung bei der Gestaltung der Wegenetze erfordern. Die Analyse der vorhandenen Infrastruktur, die Bewertung des Zustandes und die Ableitung erforderlicher Maßnahmen kann dabei nur kleinräumig erfolgen und ist damit nicht Gegenstand des vorliegenden regionalen Konzepts.

## **Radverkehr mit hoher Bedeutung im Alltags- und Freizeitverkehr**

Der Kreis Stormarn verfügt über ein aktuelles und nach Angaben des Kreises weitgehend umgesetztes Konzept für den Radverkehr.<sup>[3]</sup> Dieses unterscheidet für den Alltagsverkehr Fernrouten, Hauptrouten und Verbindungsrouten. Fernrouten dienen dabei der Verbindung zentraler Orte im Kreis Stormarn sowie als übergeordnete kreisübergreifende Routen insbesondere nach Hamburg und nach Lübeck. Die Haupt- und Verbindungsrouten ergänzen das Netz der Fernrouten. Zusammen ergeben die drei Kategorien das übergeordnete Radverkehrsnetz. Insbesondere in Richtung Hamburg ergeben sich weitgehend lückenlose Übergänge in das Veloroutennetz der Freien und Hansestadt Hamburg. Ergänzend zu den Routen für den Alltags-Radverkehr wurden Freizeitrouten festgelegt. Tatsächlich wurden die Freizeitrouten sogar früher festgelegt als die Routen für den Alltagsverkehr und haben sich zunehmend auch als Routen für den Alltagsverkehr etabliert. Zu nennen sind hier vor allem die Routen Bad Oldesloe – Trittau, Trittau – Glinde sowie Bad Oldesloe – Grabau, die heute Bestandteil des Fernroutennetzes sind. Ergänzend dazu gibt es im Kreis Stormarn ein Netz von über 20 Radwanderrundwegen, die sich gleichmäßig über das gesamte Kreisgebiet verteilen. Der Kreis Stormarn ist damit bereits konzeptionell in Bezug auf den Radverkehr gut aufgestellt.

Ein vergleichbares Radverkehrskonzept für den Kreis Herzogtum Lauenburg liegt nicht vor. Jedoch verfügt auch der Kreis Herzogtum Lauenburg über

ein umfangreiches und vollständig ausgeschaltetes Freizeitnetz für den Radverkehr<sup>[4]</sup> und profitiert dabei von den überregionalen Radwegen (Elberadweg, Radfernweg Alte Salzstraße, Radfernweg Hamburg Rügen und Iron Curtain Trail). Diese werden ergänzt durch zahlreiche Radrundtouren, die sich jedoch überwiegend auf den östlichen und südlichen Teil des Kreises beziehen. Westlich der Achsen Lauenburg/Müssen/Mölln/Berkentin und Büchen/Hohenhorn sind derzeit keine Radrundwege vorhanden. Eine detaillierte Aufnahme aller Infrastrukturen der Radverkehrslagen (Art der Radverkehrsführung, Breiten und Zustand der Radverkehrsanlagen) ist im Rahmen des Konzepts nicht möglich gewesen.

Die vorhandenen Routen für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr im Betrachtungsgebiet sind in Abbildung 20 dargestellt. Die Abbildung verdeutlicht, dass die Radverkehrverbindungen des Kreises Stormarn zwar bis an die Landesgrenze zu Hamburg berücksichtigt werden. Die Velorouten auf Hamburger Gebiet in der Regel nicht bis zur Landesgrenze geführt werden. Hier sind lückenlose Verbindungen wünschenswert.

Von besonderer Bedeutung sind auch die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr und damit die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den maßgebenden Haltestellen. Tabelle 1 zeigt einen Überblick über das Bike&Ride Angebot in der Region auf Grundlage der Analyse des B+R Entwicklungskonzepts für Hamburger Haltestellen<sup>[5]</sup> sowie einer Recherche verschiedener Quellen im Umland. Teilweise sind diese Daten jedoch bereits überholt. So stehen in Nettelnburg aktuell 150 abschließbare Mietboxen und 710 Stellplätze insgesamt oder an der Steinfurther Allee 22 abschließbare bzw. insgesamt 90 Stellplätze zur Verfügung.

Für touristische Zwecke besteht in einigen Städten und Gemeinden (z.B. Geesthacht, Lauenburg, Mölln) die Möglichkeit Fahrräder auszuleihen. Ein vergleichbares System für den Alltagsverkehr (z.B. in Anlehnung an das StadtRAD-System in Hamburg oder den Anbieter nextbike) wurde bisher nicht umgesetzt.

## **Radschnellwege: gesucht - gefunden?**

Zur weiteren Radverkehrsförderung in der Metropolregion Hamburg wurde im Jahr 2017 eine Potentialanalyse für Radschnellwege veröffentlicht.<sup>[6]</sup>

Dabei wurden Radschnellwege von Geesthacht, Reinbek, Glinde und Barsbüttel nach Hamburg untersucht. Innerhalb der folgenden Machbarkeitsstudien wird der Radschnellweg Hamburg – Geesthacht derzeit vertiefend betrachtet. Eine Vorstellung des aktuellen Bearbeitungsstandes sowie eine weitere Veranstaltung zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 24. Oktober 2019 statt. Mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie und der Festlegung einer Vorzugsvariante ist im ersten Quartal 2020 zu rechnen.

### Schienerpersonennahverkehr: Geringe Erschließungsqualität in der Region

Zurzeit wird nur ein Teil der Einwohner des Betrachtungsbereiches direkt durch den Schienenpersonennahverkehr erschlossen. Die Erschließung erfolgt dabei im Regionalverkehr überwiegend über:

- den Regionalexpress RE1 (Rostock - Büchen – Hamburg)
- den Regionalexpress RE8 (Lübeck – Ahrensburg – Hamburg)
- die Regionalbahn RB81 (Lübeck – Ahrensburg – Hamburg)

Der Regionalverkehr wird ergänzt durch

- die S-Bahnlinie S21 / S2 (Aumühle – Hamburg / Elbgaustraße),
- und die U-Bahnlinie U1 (Norderstedt Mitte – Hamburg Hbf. - Großhansdorf).

Die Abbildungen 21 und 22 (S. 44) zeigen in welchen Gemeinden überhaupt eine Erschließung im Schienenpersonennahverkehr besteht (alle farblich gekennzeichnet Gemeinden). Die Farbe liefert dabei eine Information zur Bedienungsqualität, die hier als mittlere Anzahl der Abfahrten je Haltestelle an einem Werktag definiert ist. Eine rote oder rötliche Farbe beschreibt dabei nur wenige Abfahrten an den Haltestellen der Gemeinde.

Grüne Farbtöne zeigen hohe Fahrtenhäufigkeiten an. Zu beachten ist, dass die Bedienungsqualität einzelner Haltestellen deutlich von der zusammenfassenden Gesamtbewertung der Gemeinde abweichen kann. Grundlage für die Bewertung der Bedienungsqualität bildet der Fahrplan im Februar 2019.<sup>[7]</sup>

RE-/RB-/S-Bahn und U-Bahnlinien	Haltestellen	Abstellmöglichkeiten		
		Bestand	davon abschließbar	Bedarf 2025
Regionalexpress 1	Büchen	320	70	-
	Müssen	24	0	-
	Schwarzenbek	180	22	-
Regionalbahn RB 81 / Regionalexpress RE8 / RE80	Bahnhof Tonndorf	110	8	110
	Rahlstedt	320	22	450
	Ahrensburg	750	76	-
S-Bahnlinie S21	Aumühle	170	0	-
	Wohltorf	200	0	-
	Reinbek	410	0	-
	Bergedorf	220	50	670
	Nettelburg	400	40	520
	Allermöhe	480	8	480
U-Bahnlinie U1	Großhansdorf	80	0	-
	Kiekut	40	0	-
	Schmalenbeck	40	0	-
	Ahrensburg Ost	100	8	-
	Ahrensburg West	170	8	-
U-Bahnlinie U2	Mümmelmannsberg	160	8	160
	Steinfurther Allee	60	4	60

Tabelle 1: Übersicht des Bestands von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV und Prognose des Bedarfs für 2025 gemäß [5]

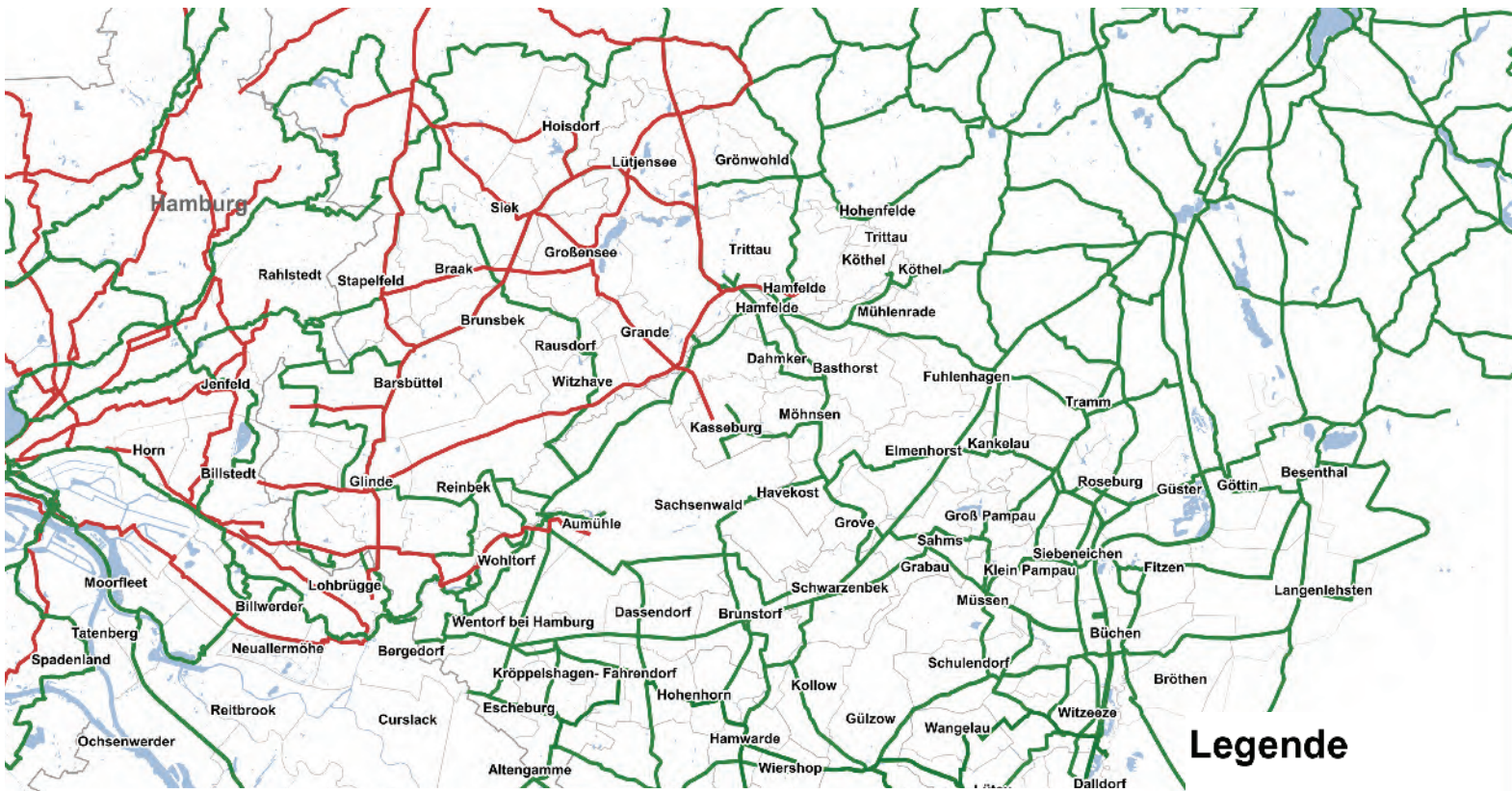


Abb. 20: Übersichtskarte des Radverkehrsnetzes in der Region [25]

Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)

Radverkehr in Hamburg: Velo- und Freizeitroutes: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Radverkehr im Kreis Stormarn: Openstreetmap-Daten; sowie gemäß Fahrradfreundliches Stormarn - Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts, Lübeck 2013

Radverkehr im Kreis Herzogtum Lauenburg: Openstreetmap-Daten; gemäß Radkarte - thematische Rundtouren, Herzogtum Lauenburg Marketing & Service GmbH, Mölln 2019; sowie den Angaben des Kreises Herzogtum Lauenburg (GIS-Daten)

## Legende

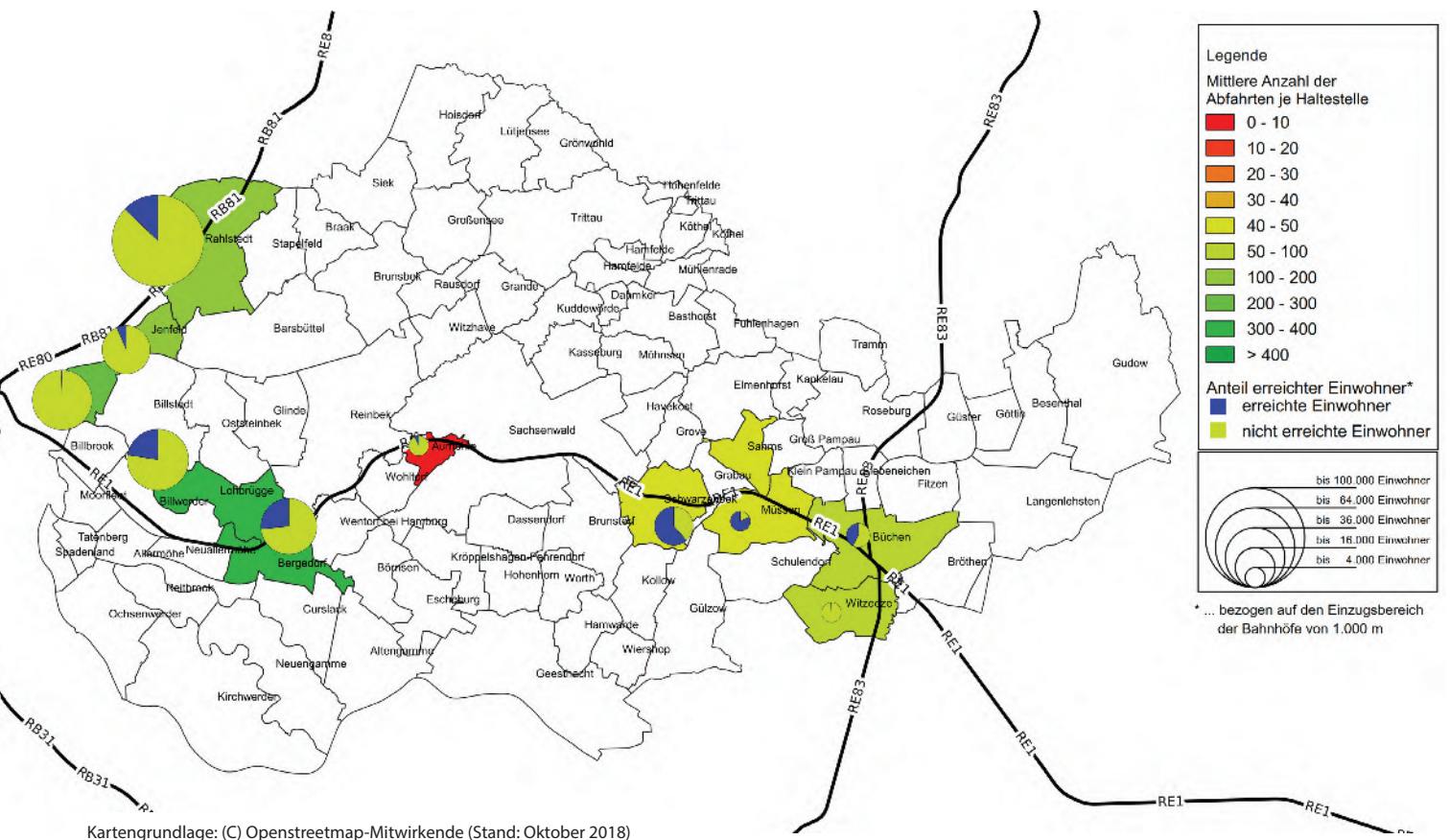
- Alltagsrouten
- Freizeitroutes

Abhängig vom Verkehrsmittel werden unterschiedliche Qualitätsstufen definiert. So wird beispielsweise bei einer Taktzeit von 60 min im Regionalverkehr sowie im Linienbusverkehr (Regionalexpress und Regionalbahn) noch von einer guten Bedienungsqualität ausgegangen (gelb/grün), wohingegen bei U- und S-Bahnen ein 60-min-Takt als unzureichend bewertet werden würde (rot).

Bei S- und U-Bahnen beschreibt ein 10-min-Takt eine gute Bedienungsqualität. Beispielsweise weist der Stadtteil Bergedorf eine sehr gute Erschließungsqualität im Nahverkehr auf (grün), wohingegen die S-Bahnerschließung trotz der deutlich dichteren Takte „nur“ eine mittlere Qualität ausweist (gelb/orange). Die Bewertung der Bedienungsqualität im Linienbusverkehr orientiert sich an den Anforderungen des eher ländlich geprägten Regionen. Je städtischer die Siedlungsstruktur ist, desto dichtere Taktzeiten wären für eine gute ÖV-Erschließung zu fordern. Die Kreisdiagramme verdeutlichen die Erschließungsqualität der einzelnen Gemeinden. Der Kreisdurchmesser dient dabei als Indikator für die Einwohnerzahl. Die blauen und grünen Anteile geben Auskunft über die erreichten (blau) und die nicht erreichten (grün) Einwohner.

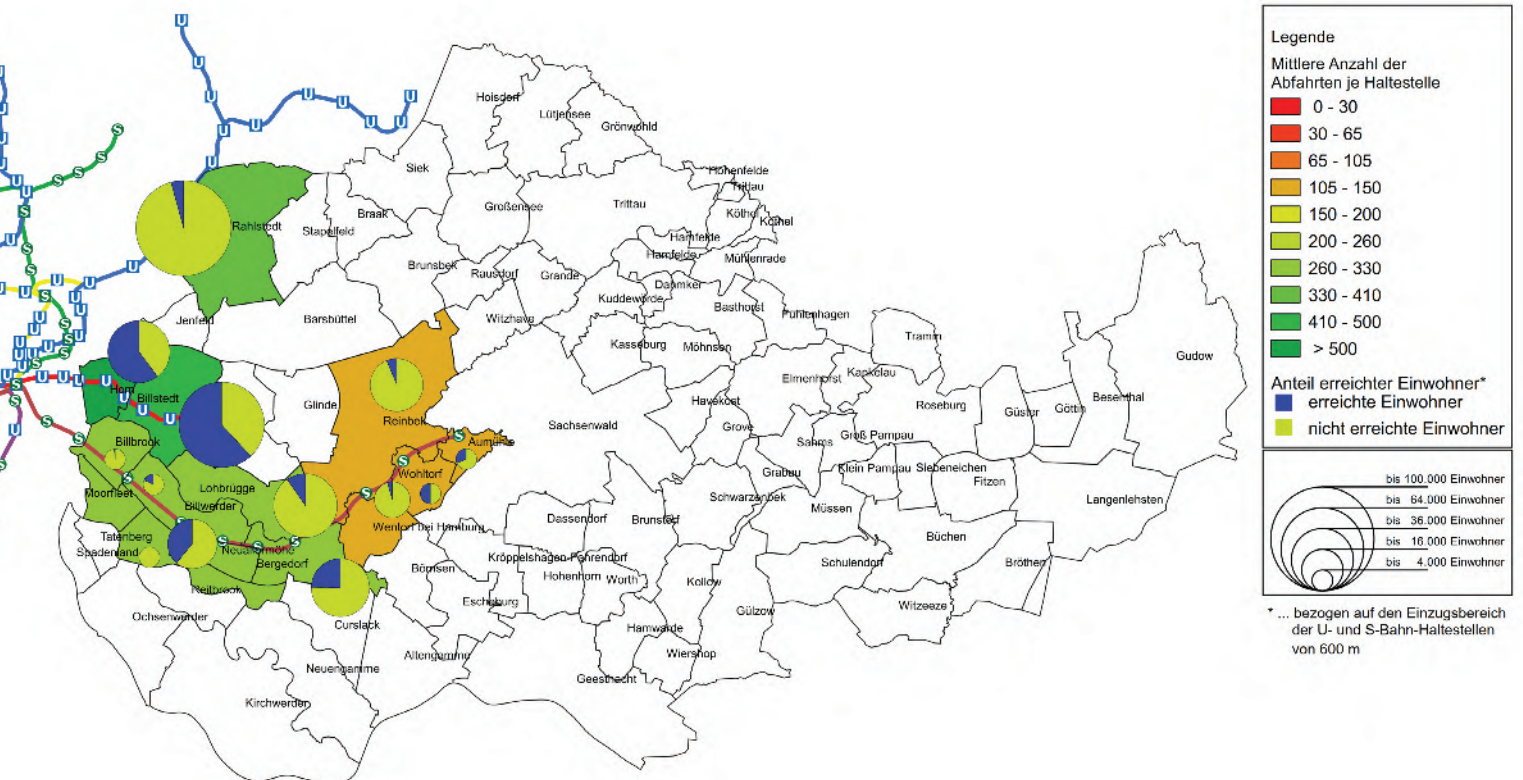
Entlang der vorhandenen und im Personenverkehr befahrenen Schienenwege weisen die Gemeinden und Stadtteile in der Regel eine noch angemessene Erschließung auf. Jedoch verfügen zum Teil auch dicht besiedelte Bereiche mit starken Pendlerverflechtungen in Richtung Hamburg derzeit nicht über eine direkte Schienenanbindung. Die Städte Geesthacht, weite Teile von Reinbek, Wohltorf und Wentorf b. Hamburg, Glinde, Oststeinbek, Barsbüttel, die großen Gewerbegebiete an der A1 (z.B. Stapelfeld) sowie die Gemeinde Trittau sind heute nicht an den Schienenpersonennahverkehr angebunden.

Die stark frequentierten Pendlerstrecken weisen in den Hauptverkehrszeiten im öffentlichen Verkehr hohe Auslastungen auf, sodass beispielsweise der „normale“ 60-min-Takt des Regionalexpress RE1 durch Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten vereinzelt auf Zugfolgezeiten von etwa 20 bis 30 min verkürzt wurde. Zudem werden an den Bahnhöfen im Linienverlauf Bahnsteigverlängerungen geplant, um längere Züge einsetzen zu können. Jedoch erfordern die Abstimmungsprozesse einige Zeit. Eine kurzfristige Umsetzung erscheint daher fraglich.



Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)

Abb. 21: Übersichtskarte der Regionalverkehrserschließung (eigene Darstellung nach: [7])



Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)

Abb. 22: Übersichtskarte der S-Bahn-Erschließung in der Region (eigene Darstellung nach: [7])

Westlich des Betrachtungsraums werden mit der S-Bahnlinie S4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe wesentliche Angebotsverbesserungen geplant, von denen der Betrachtungsraum jedoch nur indirekt profitieren kann. Auch hier ist von einem längerfristigen Umsetzungsprozess auszugehen. Schließlich wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie auch eine Reaktivierung der vorhandenen Schienenstrecken von Nettelburg nach Geesthacht untersucht. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen bisher nicht vor. Ob eine Verlängerung über das Geesthachter Zentrum hinaus in Richtung des Kernkraftwerks Krümmel bzw. bis zum Helmholtz-Zentrum Geesthacht sinnvoll und auf dem vorhandenen Schienenweg möglich ist, müsste gegebenenfalls in einer Ergänzung zu dieser Machbarkeitsstudie geprüft werden.

Die Schienenwege werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aus dem Jahr 2015 auf Ausbaubedarfe untersucht. Im Ergebnis werden die Ausbaumaßnahmen für die nächsten Jahre festgelegt. Lediglich die Strecke Lüneburg – Büchen – Lübeck ist dem vordringlichen Bedarf zuzuordnen. Innerhalb des Projektdossiers wird die Maßnahme als Elektrifizierung der Bestandsstrecke beschrieben. Auch der Neubau einer eingleisigen höhenfreien Kreuzung in Büchen ist vorgesehen. Der Nutzen wird aus den Verbesserungen im Schienengüterverkehr generiert, wobei allerdings auch Verbesserungen im Personenverkehr in die Nutzen-Kosten-Betrachtung eingeflossen sind. Zudem sollen im Rahmen des sogenannten 740 m-Programms die Bahnhöfe Schwarzenbek und Bergedorf so ausgebaut werden, dass Überholungsgleise mit 740 m Nutzlänge entstehen. Auch diese Maßnahme dient vorrangig dem Güterverkehr.

### **Linienbusverkehr: gute Erschließungsqualität**

Nahezu alle Einwohner des Betrachtungsgebietes wohnen innerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen. Von dieser Grundaussage sind nur vereinzelt deutliche Abweichungen festzustellen. Beispielsweise werden in Schwarzenbek nur rund 60 bis 70% der Einwohner erreicht, da im nördlichen Stadtgebiet keine Erschließung mit Linienbussen gegeben ist.

Auch wenn in der Regel nahezu alle Einwohner innerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen wohnen, zeigen sich deutliche Unterschiede in der Bedienungsqualität. Je weiter östlich die

Gemeinden im Betrachtungsbereich liegen, desto geringer ist auch die mittlere Bedienungsqualität, wobei auch hier wiederum Abweichungen zu erkennen sind. Zwar wurde für Schwarzenbek nur eine vergleichsweise geringe Erschließungsqualität angegeben, die Bedienungsqualität ist jedoch durchaus als gut zu bewerten. Andererseits weist die Gemeinde Wohltorf trotz der Nähe zu Hamburg nur eine relativ schlechte Bedienungsqualität auf. Die Gemeinde wies bis vor einiger Zeit fast keinen Linienbusverkehr auf, sodass hier insgesamt bereits Verbesserungen im ÖV-Angebot umgesetzt wurden.

### **Kfz-Verkehr: hohe Auslastungen im klassifizierten Straßennetz**

Der Kfz-Verkehr besitzt in der Region (noch) eine maßgebende Rolle für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse. Das Betrachtungsgebiet wird durch ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz erschlossen, das fast ausschließlich der Verbindung der Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum dient. Das Rückgrat bilden dabei die leistungsfähigen Bundesautobahnen (A1, A24 und A25) und Bundesstraßen (B5, B207, B209, B404). Diese werden ergänzt um die Landes- und Kreisstraßen im Gebiet (vgl. Abb. 24). Die Autobahnen und Bundesstraße, aber auch einzelne Landes- und Kreisstraßen weisen dabei Verkehrsstärken auf, die die Kapazitätsgrenze erreichen. So weist beispielsweise die A1 abschnittsweise Verkehrsstärken von rund 90.000 bis über 100.000 Kfz/24h auf. Dies entspricht dem oberen Grenzwert des Einsatzbereiches für einen 6-streifigen Autobahnquerschnitt. Für 4-streifige Autobahnquerschnitt liegt der obere Grenzwert bei ca. 60.000 Kfz/24h, der im Betrachtungsbereich nicht erreicht wird. Nur westlich des Autobahndreiecks Hamburg Südost werden auf der A24 diese Werte erreicht (60.000 Kfz/24h). Die angegebenen Werte gelten dabei für den Bereich der „freien Strecke“ ohne Knotenpunkteinflüsse. An Autobahnanschlussstellen oder Autobahnkreuzen/Autobahndreiecken können durch zufahrende Fahrzeuge bereits bei niedrigeren Verkehrsstärken Störungen im Verkehrsablauf entstehen.

Für die in der Regel zweistreifigen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen kann außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel bei Verkehrsstärken über 15.000 Kfz/24h kein qualitativ ausreichender Verkehrsablauf mehr gewährleistet werden (überschlägliche Anhaltswert).

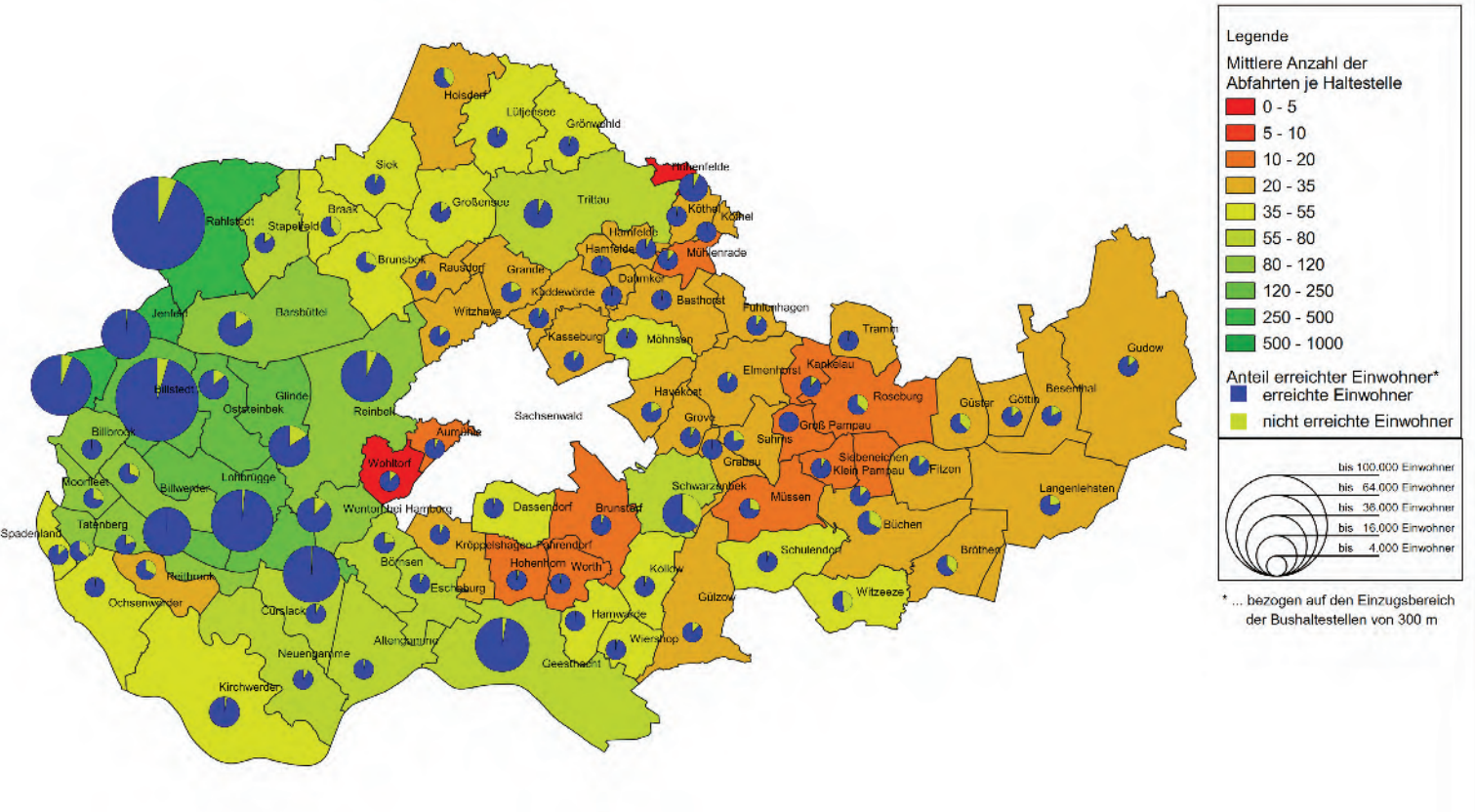
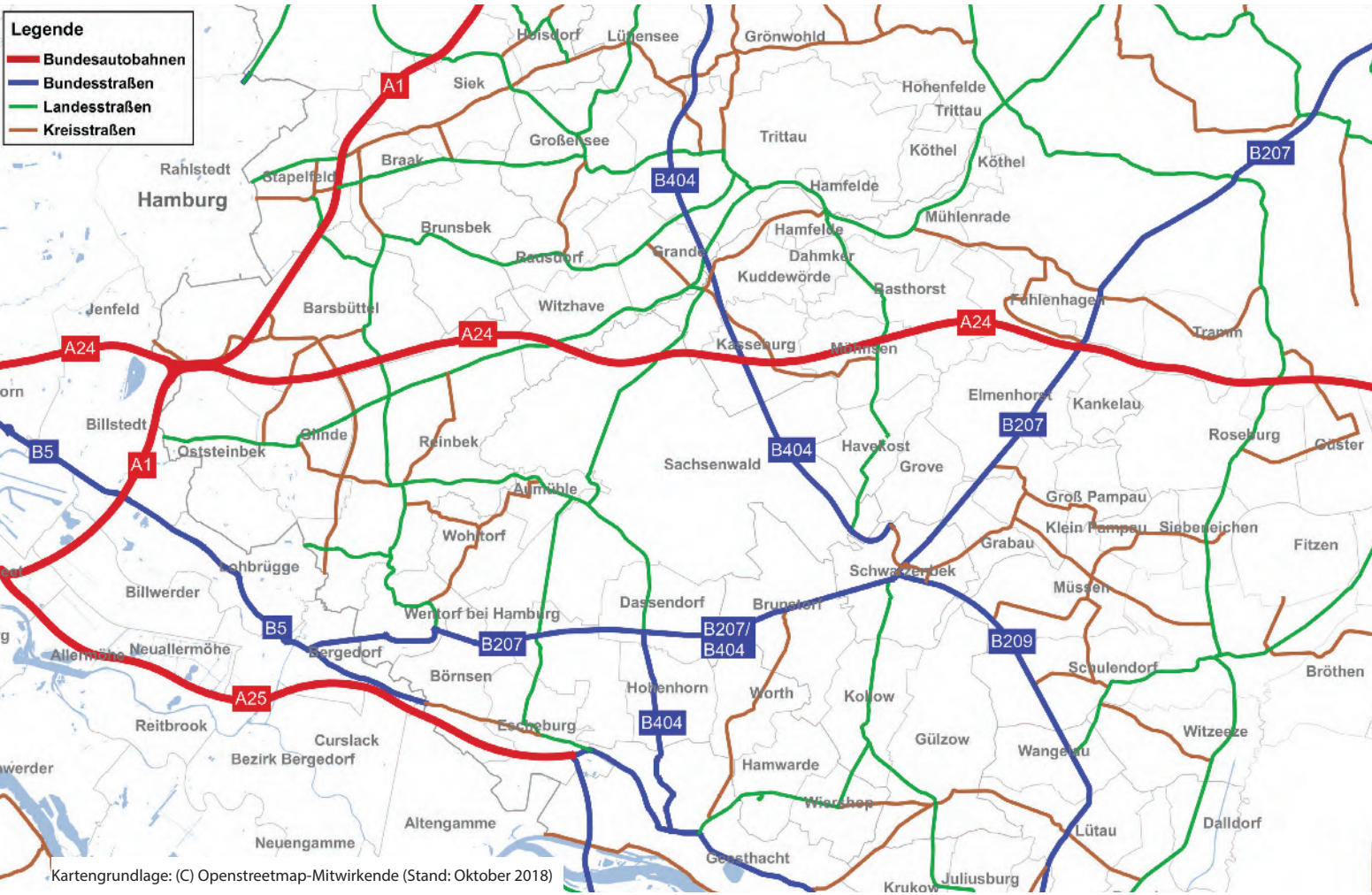


Abb. 23: Übersichtskarte der Linienbus-Erschließung in der Region (eigene Darstellung nach: [7])



Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)

Abb. 24: Klassifiziertes Straßennetz der Region

Innerhalb geschlossener Ortschaften können zum Teil auch höhere Verkehrsstärken von bis zu 20.000 Kfz/24h noch mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden. Abhängig von der Straßencharakteristik (Steigung/Gefälle, Kurvigkeit, Fahrbahnbreite, Organisation des ruhenden Verkehrs, Führung des Radverkehrs, Haltestellen usw.) und dem Schwerverkehrsanteil können teilweise bereits bei (deutlich) niedrigeren Verkehrsstärken problematische Verkehrsabläufe beobachtet werden. Zudem bestimmen innerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel die Einmündungen und Kreuzungen die Verkehrsqualität in einem Streckenzug und nicht die Abschnitte dazwischen. Bezogen auf diese Kenngrößen weisen insbesondere diese Streckenabschnitte problematisch hohe Streckenabschnitte auf:

- der K80 südlich der A 24 (ca. 20.000 bis knapp 30.000 Kfz/24h),
- die Möllner Landstraße in Glinde und Oststeinbek (15.000 bis 17.000 Kfz/24h),
- der Reinbeker Redder / Hamburger Straße in Reinbek / Lohbrügge (ca. 12.000 Kfz/24h),
- die Geesthachter Straße in Geesthacht (ca. 15.000 Kfz/24h) oder
- die Möllner Straße in Schwarzenbek (18.000 Kfz/24h)
- die Wentorfer Straße (B207) in Bergedorf (ca. 19.000 Kfz/24h) sowie der insgesamt der Bereich Mohnhof in Bergedorf (B5/B207)

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden in regelmäßigen Abständen Ausbaumaßnahmen im Netz der Bundesfernstraßen definiert (zuletzt 2015 - Kabinettsbeschluss und Ausbaugesetze 2016). Innerhalb des Betrachtungsbereichs sind drei Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.<sup>[8]</sup> Dabei handelt es sich um

- den vierstreifigen Ausbau der B404 zwischen dem Autobahnkreuz Bargteheide und der Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande an der A24 (Der Streckenabschnitt ist zukünftig ein Teilabschnitt der Autobahn A21)
- die Ortsumgehungen Schwarzenbek und Geesthacht (sowie die Ortsumgehungen Lauenburg).

Diese Maßnahmen werden durch den (möglichen) Weiterbau der A21 südlich der A24 über Schwarzenbek und Geesthacht und anschließend in Richtung Lüneburg bis zur A39 ergänzt. Diese Verlängerung der A21 ist dem „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet. Mit der Planung könnte unmittelbar begonnen werden.

## **Zukünftige Verkehrsentwicklung: Hohe Zuwächse bei allen Verkehrsmitteln**

Mit den in Abschnitt 2.1 skizzierten Entwicklungspotentialen in dem Bereichen Wohn- und Gewerbeentwicklungen ist auch mit einem Anstieg der Verkehrsaufkommen in der Region zu rechnen. Bei der folgenden Abschätzung wird vorerst nicht von einer grundsätzlichen Veränderung der Verkehrsmittelwahl ausgegangen.

Im Betrachtungsgebiet entstehen damit zwischen rund 50.000 und ca. 80.000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Werktag. Aber auch die zusätzlichen Fahrgastpotentiale im ÖPNV (bei einem Anteil von nur rund 10% außerhalb von Hamburg) sind mit 20.000 bis über 35.000 Fahrten nicht unerheblich. Aber auch im Fuß- und Radverkehr sind Zunahmen zu erwarten. Allein aus der Siedlungsentwicklung resultieren 20.000 bis 40.000 zusätzliche Wege. Dabei sind die Potentiale, die mit einem Ausbau und einer Attraktivitätssteigerung im Radverkehr generiert werden können noch nicht berücksichtigt.

Diese Verkehrsmengen treffen (teilweise) im Übergangsbereich zwischen den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg einerseits und der Freien und Hansestadt Hamburg andererseits auf bereits jetzt hoch ausgelastete und zeitweise überlastete Verkehrswege, sodass hier zukünftig besondere Anstrengungen zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage erforderlich sind.

## 2.3 Grün- und Freiräume

### Die Region hat Potentiale bei der Vernetzung der Grün- und Freiräume

#### Kernerkenntnisse Grün- und Freiräume

- Gesamtanteil der Grün- und Freiraumflächen ist zu Gunsten der Siedlungs- und Verkehrsflächen, gemessen an der Bodenfläche in den letzten Jahren, deutlich zurückgegangen.
- Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Gesamtfläche sind in den beiden Kreisgebieten von Stormarn und Herzogtum Lauenburg in den letzten vier Jahren zwischen 3% und 5% im Durchschnitt angewachsen; gleichzeitig hat sich der Flächenanteil für Naherholung verringert
- Gleichzeitig hat sich der Flächenanteil für Naherholung verringert.
- Bis 2030 soll die tägliche Flächenneuanspruchnahme in Schleswig-Holstein durch Siedlungs- und Verkehrsflächen, auf unter 1,3 Hektar pro Tag abgesenkt werden.
- Das Leitprojekt „Biotopverbund“ der Metropolregion, soll auch auf die östliche Metropolregion, zur Stärkung und Erweiterung der Grün- und Freiräume, ausgedehnt werden.

Der Gesamtanteil der Grün- und Freiraumflächen zu Gunsten der Siedlungs- und Verkehrsflächen gemessen an der Bodenfläche ist insgesamt in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Dies ist vor dem Hintergrund der Entwicklungsdynamik in den Bereichen Siedlungs- und Wohnungsbau sowie Gewerbeflächenentwicklung - wie dargestellt - auch nicht verwunderlich.

Auf Grundlage des Raubeobachtungssystems des Statistikportals der Metropolregion Hamburg wurde zwischen 2013 und 2016 die Flächennutzungsentwicklungen nach Art der tatsächlichen Nutzungen in den Bereichen „Siedlungs- und Verkehrsflächen“, davon Gebäude- und Freiflächen, Betriebsflächen, Erholungsflächen, Verkehrs- und Friedhofsflächen differenziert ermittelt.<sup>[9]</sup> Räumlich betrachtet wurden bei diesen Flächenbetrachtungen die Ebene der jeweiligen Kreisgebiete bzw. Kreisflächen herangezogen.

Bezogen auf den Bereich des Regiokonzepts können hierbei nur aufgrund der insgesamt verlaufenden Flächenentwicklungen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsflächen und hier im Bereich der Erholungsflächen und Gebäude- und Freiflä-

chen Rückschlüsse auf die anteiligen Flächen der Grün- und Freiräume gezogen werden.

Demnach hat sich zwischen 2013 und 2016, also innerhalb von 3 Jahren, der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen im Kreis Herzogtum Lauenburg um 3,2% (ca. 500 ha) und im Kreis Stormarn um 5,1% (ca. 670 ha), jeweils gemessen an der Gesamtbodenfläche der jeweiligen Kreise, vergrößert.

Da derzeit leider keine eigene Kategorie Grün- und Freiflächen im Raubeobachtungssystem der Metropolregion aufgeführt ist, kann anhand der Kategorie Erholungsflächen aber auch bei den Gebäude- und Freiflächen abgelesen werden, dass hier die Anteile (auf Kreisebene) deutlich und stetig zugunsten der Siedlungs- und Verkehrsflächen nach wie vor zurückgehen.

Bezogen auf die hohe Entwicklungsdynamik in den Bereichen Siedlungs-, Wohnungsbau-, Verkehrs- und Gewerbeentwicklung im Bereich der Region kann zumindest hieraus gefolgert werden, dass neben einer durchgehend bestehenden Flächenkonkurrenz zwischen dem weiterem Siedlungswachstum, einschließlich Flächen der



Verkehrsinfrastruktur einerseits und dem potentiellen Verlust bzw. Wegfall von Grün- und Freiraumflächen andererseits in den letzten Jahren im Gebiet des Regiokonzepts der Flächenanteil der Grün- und Freiraumflächen vor allem in den letzten Jahren deutlich gegenüber dem Flächenanteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen zurückgegangen ist.

In den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung des aktuellen Entwurfs des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein (LEP S.H.) steht als künftige Maßgabe der Flächenentwicklung und Flächeninanspruchnahme – und dies gilt auch für den Stadt-Umland-Bereich: „Die Inanspruchnahme neuer Flächen soll landesweit reduziert werden. Bis 2030 soll die tägliche Flächenneuanspruchnahme in Schleswig-Holstein durch Siedlungs- und Verkehrsflächen auf unter 1,3 Hektar pro Tag abgesenkt werden. Langfristig soll eine Flächenkreislaufwirtschaft dazu führen, dass das Verhältnis von Siedlungs- und Verkehrsflächen im Bezug zu Freiflächen sowie land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen gleich bleibt. Versiegelte Flächen, die nicht mehr genutzt werden, sollten möglichst entsiegelt und in den Flächenkreislauf zurückgeführt werden.“<sup>[10]</sup>

In diesem Zusammenhang muss die weitere Siedlungsentwicklung und Neuinanspruchnahme von Grund und Boden grundsätzlich den Prinzipien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung bei einer kompakten und städtebaulich verträglichen Verdichtung“<sup>[10]</sup> und erforderliche Siedlungsentwicklungen mit „flächensparenden Siedlungs- und

Erschließungsformen“<sup>[10]</sup> realisiert werden. Der neue LEP Schleswig-Holstein hebt dabei hervor, dass die Freiraum- und Umweltqualität in den Siedlungsräumen durch Sicherung und Erweiterung von innerörtlichen Grün- und Freiflächen und deren Vernetzung künftig ebenso verstärkt gewährleistet werden soll sowie vor allem „[...] innerörtliche Grünachsen mit Übergang zur freien Landschaft sowie der Erhalt und die Verbesserung von Grünverbindungen und Freiflächen in ihrer Funktion als Frischluftschneisen und als wohnungsnahe Erholungsräume.“<sup>[10]</sup>

Von Seiten der Metropolregion zielt das Leitprojekt „Biotopverbund“ korrespondierend damit auch auf die gezielte Vernetzung, Stärkung und den Ausbau des Biotopverbundsystem im Stadt-Umland-Bereich durch Sicherung und Erweiterung der grünen Freiräume und Verbindungsachsen, von Naherholungsbereichen und den grünen Übergängen in die Landschaft. Über die Umsetzung weiterer Teilprojekte des Biotopverbundsystem, die auch den östlichen Teil der Metropolregion betreffen, soll neben dem Schutz attraktiver und ökologisch hochwertiger Grün- und Freiraumbereiche vor allem auch die Stärkung durch weitere Vernetzung der grünen Stadtrandbereiche, der Grünachsen und -verbindungen, der „Kernflächen“ und „Trittsteine“ des Biotopverbundsystem erfolgen.<sup>[11]</sup>

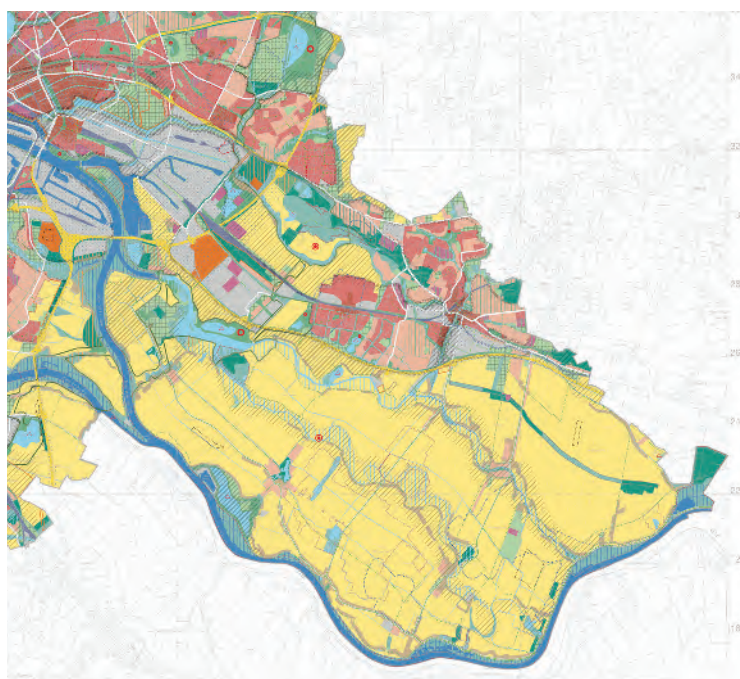


Abb. 25: Landschaftsprogramm Hamburg, nach: [26]

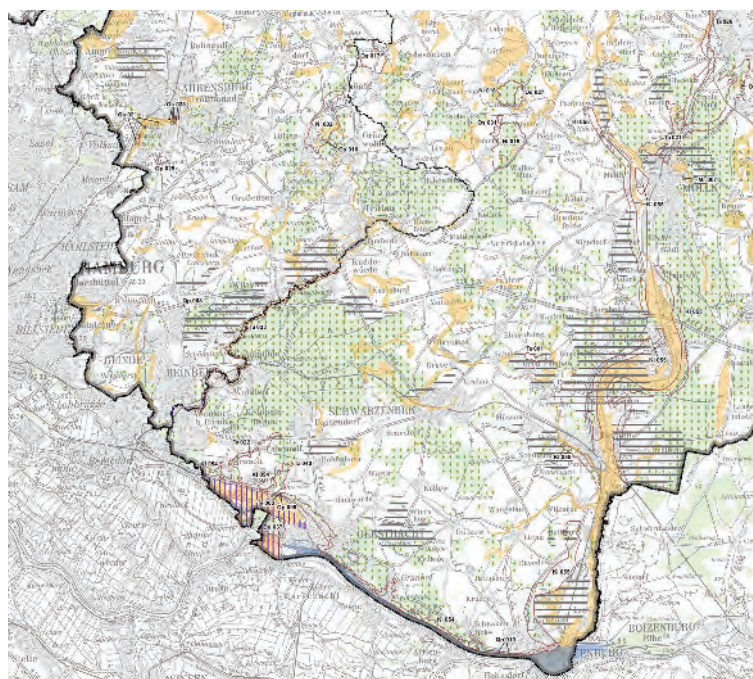


Abb. 26: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III S-H, nach: [27]

## 2.4 Regionale Kooperationen

### Die Region braucht klare Formate der Zusammenarbeit

#### Kernerkenntnisse Regionale Kooperationen

- Es gibt durchaus bestehende Institutionen regionaler Kooperationen. Das gemeinsame Mittelzentrum sowie die länderübergreifende Abstimmung mit Bergedorf sind hierbei zu nennen.
  - Ein gemeinsames Kooperationsverständnis im Siedlungskontext des zusammenhängenden Raums Bergedorf, Oststeinbek, Aumühle, Reinbek, Wentorf b.
- Hamburg fehlt jedoch (Raum zwischen Bille und Glinder Au).
- Impulse durch Ansätze neuer Kooperationen wie die Stadt-Umland-Kooperation der Region Geesthacht sind zu berücksichtigen.
  - Darüber hinaus sind die Aktivregionen nennenswerte interkommunale Kooperationen.
- Identifikation von vier Verflechtungsbereichen (siehe Raumbild S.56/57):
    - Zwischen Bille und Glinder Au
    - Geesthacht/Umland
    - Trittau/Umland
    - die beiden untereinander stark verflochtenen Bereiche Schwarzenbek/Umland und Büchen/Umland

Immer mehr Regionen bewältigen ihre Herausforderungen in starken interkommunalen Kooperationsverbänden. Es erfordert eines wirksamen Steuerungs- und Umsetzungsverfahrens in der Region, das übergreifend getragen und unterstützt sowie von institutionell organisierten und politisch legitimierten Kooperationsverbänden (z.B. kommunale Nachbarschaftsforen, interkommunaler Stadt-Umland-Verbund) zielführend bewegt und stetig befördert wird.

Entsprechend ihrer regionalen und teilräumlichen Wirksamkeit und Bedeutung für die Umsetzung der Zielagenda (S. 54/55), die insbesondere einen intensiven kommunikativen Planungs- und Steuerungsprozess erfordert, ist die operative Ausstattung und Unterstützung als „leistungsfähige Institutionen“ von besonderer Bedeutung in der Region.

Es gibt bereits eine Reihe von bestehenden Kooperationen und Verfahren von interkommunaler Zusammenarbeit, wie z.B. „der Stadt-Umland-Dialog Hamburg-Ost/Östliche Nachbargemeinden“, die im Prozess befindliche „Stadt-Umland-Kooperation der Region Geesthacht“, das bereits eng „zu-

sammengewachsene“ und aktive „Mittelzentrum Reinbek, Glinde, Wentorf b. Hamburg“ oder auch die projektbezogenen, länderübergreifende und interkommunal angelegte Gewerbeflächenentwicklungen Wandsbek/Stapelfeld mit vorbereitender und verbindlicher Bauleitplanung.<sup>[12]</sup>

Drei Aktivregionen sind im schleswig-holsteinischen Gebiet zu verzeichnen: Aktivregion Sieker Land Sachsenwald, Aktivregion Holsteins Herz sowie Aktivregion Sachsenwald Elbe.

Jedoch gerade vor dem Hintergrund der neuen, zukunftsgerichteten Intensivierung und Ausgestaltung der länderübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein in Sachen räumlicher Entwicklung („Dialog zur Raumplanung“) wird eine verbindlichere Weiterentwicklung und Einrichtung leistungsfähiger und wirksamer Instrumente wie ein „kommunales Nachbarschaftsforum“ oder „Stadt-Umland-Verbünde“ auf eine breitere Unterstützung und Förderung stoßen.

Dies gilt umso mehr, als dass das vorliegende Regio-konzept in diesem Zusammenhang auf eine



Abb. 27: Kartendarstellung der bestehenden Kooperationen im Betrachtungsraum

engere Verzahnung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur abzielt und hierbei vor allem auf die Stärkung des ÖPNV bzw. des Umweltverbundes.<sup>[13]</sup>

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der zuvor dargestellten Entwicklungsdynamik in diesem regionalen Stadt-Umland-Verflechtungsraum stellt die „Stärkung, Ausbau und Intensivierung der lokalen, interkommunalen und teilträumlichen Zusammenarbeit durch die nachhaltige Einrichtung und operative Ausgestaltung leistungsfähiger Institutionen in der Region“ ein wesentliches Kernziel des Leitbildes des Regiokonzepts dar.

# 3. Leitbild und Zielagenda

Die Problemlagen, Herausforderungen und Aufgaben differieren in der Region und in den Kommunen zwar in ihren Ausprägungen und Intensitäten, jedoch summiert sich die Ausgangslage aus Sicht der eingebundenen Kommunen, Akteure und Verantwortlichen mehrheitlich in einem einheitlichen regionalen Leitbild. Dieses betrifft die Handlungsbereiche Siedlungsentwicklung, Verkehrsentwicklung, Frei- und Grünräume sowie Interkommunale Kooperation.

Das in den Zukunftswerkstätten, in bilateralen Gesprächen und im projektbezogenen Arbeitskreis abgestimmte regionale Leitbild enthält die rechts dargestellten Leitsätze.

Diese Eckpfeiler des regionalen Leitbildes werden im Weiteren durch eine Handlungsbereichen zugeordnete sowie maßnahmenunterlegte Zielagenda begleitet. Diese Zielagenda wurde mit den landes- und regionalplanerischen Rahmensetzungen und planerischen Vorgaben abgeglichen. Die Zielagenda stellt auch das Produkt bzw. die Summenbildung der aus den Veranstaltungen und Gesprächen zur Konzepterstellung eingebrachten Vorschläge und Hinweise dar.

## 3.1 Das Leitbild der Region

Die Region denkt Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung zusammen.

Die Region arbeitet auf der lokalen Ebene in definierten Formaten grenzübergreifend und nachbarschaftlich zusammen.

Die Region definiert Entwicklungsbereiche, in Abstimmung mit den Siedlungsachsen und dem Zentrale-Orte-System.

Die Region setzt einen Schwerpunkt auf den Ausbau und die Stärkung des ÖPNV.

Die Region sieht prioritär Siedlungsentwicklung orientiert am ÖPNV vor.

Die Region engagiert sich im Sinne einer hohen Innovationsbereitschaft.

Die Region versteht die Qualifizierung von Grün- und Freiräumen als gesamtregionale Aufgabe.

## 3.2 Zielagenda

**Kernziel: Steuerung und Abstimmung der Siedlungsentwicklung in der Region**

**Kernziel: Verbesserung der Alternativen zum MIV**

**Vier Kernziele**



**Kernziel: Sicherung und Inwertsetzung der Landschafts- und Grünräume**

**Kernziel: Stärkung der lokalen und interkommunalen Zusammenarbeit**

## **Kernziel: Steuerung und Abstimmung der Siedlungsentwicklung in der Region**

- 1) Definition von regional abgestimmten **Entwicklungsschwerpunkten** in der Region
- 2) **Ausnutzung** von **Innenentwicklungspotentialen**
- 3) **Baulandentwicklung und -aktivierung** im Umfeld leistungsfähiger Umsteigepunkte an ÖPNV-Trassen
- 4) Schaffung bedarfsgerechter und **differenzierter Wohnraumangebote** in der Region
- 5) Stärkung **städtischer Qualitäten**

## **Kernziel: Verbesserung der Alternativen zum MIV**

- 11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 12) Quantitative und Qualitative Verbesserung des bestehenden **ÖPNV-Netzes** in der Region
- 13) Erweiterung/Verlängerung des **schienengebundenen ÖPNV-Netzes** in die Region
- 14) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 15) Ausbau und **Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur** in der Region
- 16) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse

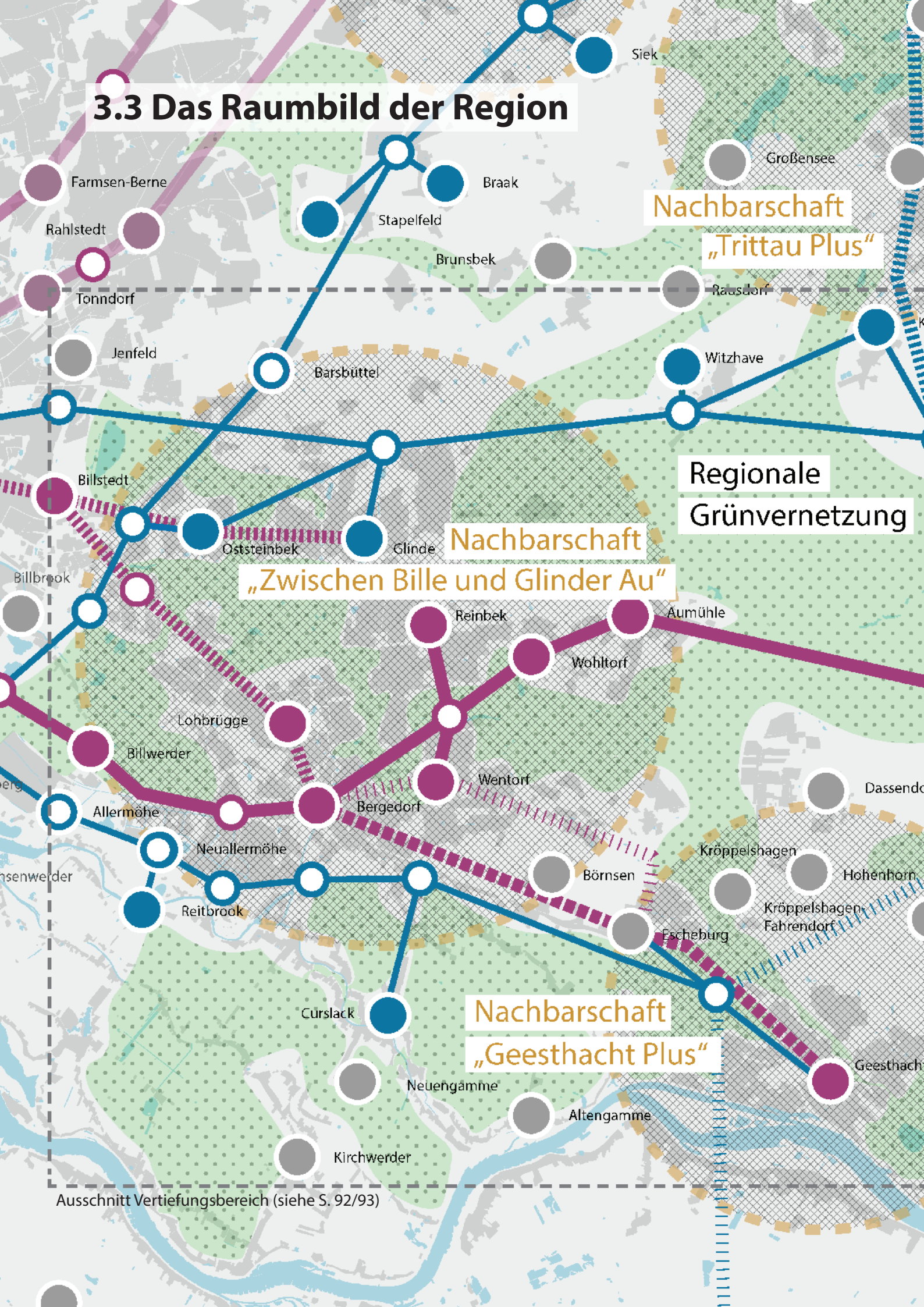
## **Kernziel: Sicherung und Inwertsetzung der Landschafts- und Grünräumen**

- 6) Stärkung und Weiterentwicklung des „**Grünen Netzes**“ und des Biotopverbundes in der Region
- 7) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt- und Landschaftsraum
- 8) Verhinderung der Zersiedlung und **Reduzierung des Flächenverbrauchs**
- 9) **Naherholung** und **Tourismus** fördern
- 10) Stärkung **ländlicher Qualitäten**

## **Kernziel: Stärkung der lokalen und interkommunalen Zusammenarbeit**

- 17) Unterstützung, Erweiterung und Etablierung „**leistungsfähiger Institutionen**“ in der Region auf Maßstab der Nachbarschaften
- 18) **Fortführung des gesamtregionalen Diskurses** und Prozesses zum Regiokonzept, insbesondere zu bedeutenden siedlungsstrukturellen und verkehrspolitischen Vorhaben

### 3.3 Das Raumbild der Region



Nachbarschaft  
„Trittau Plus“

Regionale  
Grünvernetzung

Nachbarschaft  
„Zwischen Bille und Glinder Au“

Nachbarschaft  
„Geesthacht Plus“

Ausschnitt Vertiefungsbereich (siehe S. 92/93)

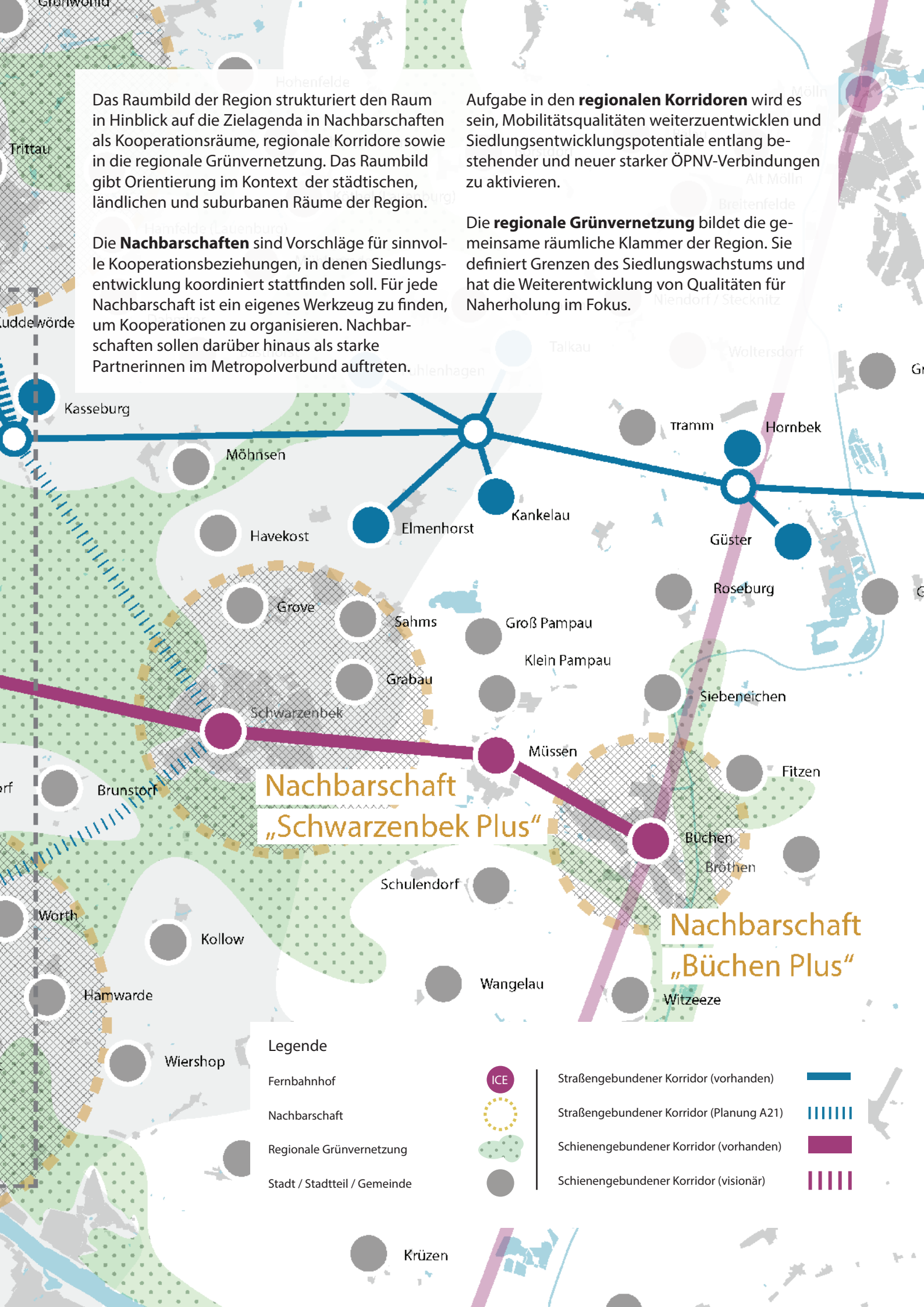


Das Raumbild der Region strukturiert den Raum in Hinblick auf die Zielagenda in Nachbarschaften als Kooperationsräume, regionale Korridore sowie in die regionale Grünvernetzung. Das Raumbild gibt Orientierung im Kontext der städtischen, ländlichen und suburbanen Räume der Region.

Die **Nachbarschaften** sind Vorschläge für sinnvolle Kooperationsbeziehungen, in denen Siedlungsentwicklung koordiniert stattfinden soll. Für jede Nachbarschaft ist ein eigenes Werkzeug zu finden, um Kooperationen zu organisieren. Nachbarschaften sollen darüber hinaus als starke Partnerinnen im Metropolverbund auftreten.

Aufgabe in den **regionalen Korridoren** wird es sein, Mobilitätsqualitäten weiterzuentwickeln und Siedlungsentwicklungspotentiale entlang bestehender und neuer starker ÖPNV-Verbindungen zu aktivieren.

Die **regionale Grünvernetzung** bildet die gemeinsame räumliche Klammer der Region. Sie definiert Grenzen des Siedlungswachstums und hat die Weiterentwicklung von Qualitäten für Naherholung im Fokus.



Nachbarschaft  
„Schwarzenbek Plus“

Nachbarschaft  
„Büchen Plus“

Legende

- Fernbahnhof
- Nachbarschaft
- Regionale Grünvernetzung
- Stadt / Stadtteil / Gemeinde

- ICE
- Straßengebundener Korridor (vorhanden)
- Straßengebundener Korridor (Planung A21)
- Schienegebundener Korridor (vorhanden)
- Schienegebundener Korridor (visionär)

Krützen

# 4. Die regionalen Werkzeuge



1  
Erweiterung des U/S-Bahn Netzes



2  
Prüfung einer Stadt-Umland-Bahn



3  
Premiumpendler-route RE 1



4  
Neue regionale Bus-Typologie



5  
Ausbau der Radregion



6  
Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem



7  
Entwicklung Regionalpark "Hamburg Ost"



8  
Kooperative Entwicklung regional bedeutsamer Gewerbestandorte



9  
Nachbarschaftsforum "Zwischen Bille und Glinder Au"



10  
Stadt-Umland Kooperation der Region Geesthacht



11  
Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus



12  
Prozess "Quo Vadis Trittau Plus"



13  
Regionale Entwicklungsbereiche

Zur Verfolgung der Zielagenda sind im Rahmen des Bearbeitungsprozesses eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen entwickelt worden. Das Planungsteam aus BSR, SBI und Sweco nahm dabei neben eigenen Ideen nicht zuletzt Vorschläge aus den Zukunftswerkstätten, Expertengesprächen sowie aus dem projektbegleitenden Arbeitskreis auf. Im Zuge der Bearbeitung wurden diese Maßnahmen zu dreizehn sogenannten Regionalen Werkzeugen verdichtet. Darüber hinaus sind zurzeit diskutierte oder in der Umsetzung befindliche Maßnahmen aus anderen Planungen und Konzepten aufgenommen worden.

Aufgrund nicht beendeter Untersuchungen, die Bezug auf die Region oder Teile der Region des Regiokonzepts haben (z.B. die Wohnbauflächenentwicklung des Kreises Herzogtum Lauenburg oder die Ergebnisse der Machbarkeituntersuchung zum schienegebundenen Ausbau der ÖPNV-Achse Bergedorf-Geesthacht) können ggf. Ergebnisse hieraus vorliegen, die noch nicht berücksichtigt bzw. eingebunden werden konnten.

Das Planungsteam misst den regionalen Werkzeugen eine Schlüsselfunktion zu, die aufgestellte Zielagenda auf regionaler Maßstabsebene weiterzuerfolgen, zu vertiefen und auch umzusetzen. Die regionalen Werkzeuge verfolgen einprägsame Leitideen und sind einem klar definierten hauptverantwortlichen Akteur zugeordnet. Darüber hinaus wird auf die besondere Wechselwirkungen zu anderen Werkzeugen hingewiesen und ein visionärer Ausblick, welche besonderen Potentiale für die Region bestehen, gegeben. Die regionalen Werkzeuge lassen sich wie folgt gliedern.

### **Stärkung und Entwicklung neuer starker ÖPNV-Linien (Werkzeuge 1- 4)**

Die Frage nach Neuentwicklung und Stärkung von starken, im Idealfall schienengebunden, ÖPNV-Linien war im Bearbeitungsprozess eine der zentralen Fragen. Im Rahmen der Werkzeuge werden vier Alternativen dargestellt. Im Zuge einer Systementscheidung ist die Umsetzung aller vier nicht zwingend sinnvoll.

### **Weitere Werkzeuge mit Fokus Verkehrsentwicklung (Werkzeuge 5 - 6)**

Die Werkzeuge 5 bis 6 zielen auf eine Stärkung des Radverkehrs insgesamt sowie in seiner Funktion als Zubringer zu maßgebenden Schnittstellen mit dem ÖPNV (Mobilitätshubs).

### **Ein Regionalpark als gemeinsame Klammer der Region (Werkzeug 7)**

Durch eine Idee eines Regionalparks kann eine gesamtregionale Klammer der Region geschaffen werden und es entsteht ein starker Akteur, um Freiraum und Landschaftsschutz in der Region zu gewährleisten und eine touristische Inwertsetzung voranzutreiben.

### **Gewerbeentwicklung im Fokus (Werkzeug 8)**

Durch die kooperative Entwicklung überregional bedeutsamer Gewerbebestände mit gutem ÖPNV-Anschluss wird die Zukunftsfähigkeit der Region als Wirtschaftsstandort unterstützt.

### **Weiterentwicklung der vier weiteren Nachbarschaften (Werkzeuge 9 – 12)**

Wir empfehlen die siedlungsstrukturelle Weiterentwicklung auf Ebene der Nachbarschaften zu koordinieren. Im Fokus steht dabei der Vertiefungsraum der Nachbarschaft „Zwischen Bille und Glinder Au“. Das Regiokonzept gibt darüber hinaus Empfehlungen für die kooperative Weiterentwicklung der Nachbarschaften Geesthacht Plus, Trittau Plus sowie Büchen Plus und Schwarzenbek Plus.

### **Regionale Entwicklungsbereiche (Werkzeug 13)**

Wir sehen durch die Entwicklung neuer, starker ÖPNV-Verbindungen die Möglichkeit neue Innenentwicklungs- und Siedlungsentwicklungspotentiale zu aktivieren, gleichermaßen aber auch den bestehenden Stadtraum in seinen Qualitäten zu stärken. Hier betrachtet das Regiokonzept drei Entwicklungsbereiche.

### **Maßnahmenfahrpläne für die Werkzeuge**

Jedes Werkzeug wird durch Handlungsempfehlungen in Form von Maßnahmenfahrplänen untermauert. Gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen werden wesentliche Schritte zur Anwendung des Werkzeugs skizziert und verantwortliche Akteure benannt.

Im Folgenden sollen die regionalen Werkzeuge im Einzelnen vorgestellt werden.



# Werkzeug 1

## Erweiterung des U/S-Bahn Netzes

Die Analyse der Erreichbarkeitssituationen mit den einzelnen Verkehrsmitteln des schienengebundenen Verkehrs hat Stärken und Schwächen in der Region offenbart. Insbesondere die Bereiche Geesthacht (mit Escheburg und Börnsen) Barsbüttel, Glinde, Oststeinbek, sowie das nördliche Reinbek aber auch Wohltorf, Wentorf b. Hamburg sowie Trittau weisen Potentiale für eine Verbesserung der SPNV-Erschließungsqualität auf.

Daher wurden verschiedene mögliche/denkbare Schienenverkehrsverbindungen in einer ersten überschläglichen Potentialanalyse untersucht. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass es sich hierbei lediglich um eine Ermittlung der Einwohnerzahlen entlang eines möglichen Trassenkorridors handelt und somit nur einen ersten Eindruck möglicher Potentiale liefert, die im Weiteren durch entsprechende Verkehrsuntersuchungen zu qualifizieren sind. Auch die notwendigen monetären Aufwendungen zum Bau und Betrieb der Strecken sowie die bautechnische Machbarkeit wurden nicht betrachtet. Diese Betrachtungen müssen im weiteren Verfahren ergänzt werden, sofern politische Mehrheiten für die Maßnahmen vorhanden sind oder erreicht werden können.

Die Abbildung auf den Seiten 62/63 zeigt die betrachteten Strecken und eine Abschätzung der Einwohnerpotentiale in einem ca. 1.000 m breiten Streckenkorridor. Grundlage bilden die Einwohnerzahlen im Jahr 2011, da nur diese in einer detaillierten räumlichen Auflösung (Einwohner im 100x100m Raster) vorliegen.

Als Maßstab für die überschlägige Abschätzung eines Nutzwertes kann die im Planfeststellungsverfahren befindliche Verlängerung der U-Bahnlinie U4 bis zur Dannerallee mit rund 10.000 Einwohnern je Streckenkilometer dienen (blau dargestellt). Dabei handelt es sich um eine Maßnahme mit einer sehr hohen Erschließungswirkung. Derart hohe Potentiale sind im Plangebiet nicht gegeben. Jedoch weisen einige weitere Strecken relativ hohe Einwohnerpotentiale auf, die einen ausreichenden Nutzwert erwarten lassen.

Dabei handelt es sich um eine mögliche

- weitere Verlängerung der U4 ab der geplanten Haltestelle Dannerallee über Jenfeld, Barsbüttel und Glinde mit relativ hohen Potentialen (ca. 4.000 Einwohner / km – rot dargestellt),
- Verlängerung der U-Bahnlinie U2 ab Steinfurter Allee über Oststeinbek nach Glinde mit der Option zur weiteren Verlängerung nach Reinbek Nord (ca. 4.600 Einwohner / km bis Glinde ebenfalls rot dargestellt) sowie
- neue Streckenverbindung zwischen U2 Haltestelle Mümmelmansberg und Bergedorf (6.000 Einwohner / km – grün dargestellt).

Die dargestellte Option einer Schienenverbindung von Bergedorf/Nettelburg in Richtung Geesthacht weist ebenfalls Potentiale auf. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden die Umsetzungspotentiale einer Schienenverbindung zwischen Nettelburg und Geesthacht auf der vorhandenen Strecke (unterhalb des Geesthangs) in verschiedenen Varianten untersucht. Demnach sind zwischen 7.000 und 8.000 Fahrgäste auf dieser Schienenverbindung (im 20-min-Takt) zu erwarten. Dabei handelt es sich einerseits um Neukunden (rd. 2.500 Fahrgäste im ÖV-Korridor) aber auch um einen deutlichen Anteil von Umsteigern, die bisher die vorhandenen Buslinien nutzen. Eine Verdichtung des Fahrplankontaktes auf 10 Minuten führt dabei nicht zu einer weiteren deutlichen Steigerung der Fahrgastpotentiale. Betrachtet wurde dabei auch eine P+R-Anlage am westlichen Ortsrand der Stadt Geesthacht, die hohe Nachfragepotentiale aufweist (z.B. Samtgemeinde Elbmarsch).

Empfohlen wird eine Anbindung nach Bergedorf, die ergänzt wird um mindestens stündliche Direktverbindungen nach Hamburg Hauptbahnhof. Die ermittelten Fahrgastpotentiale in Verbindung mit dem grob überschläglich ermittelten Kosten lassen durchaus ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten, auch wenn dieses nicht explizit ermittelt wurde.

Neben den Halten in Geesthacht, sowie an der P+R-Anlage westlich von Geesthacht sind Halte in Escheburg, Börnsen, Bergedorf-Süd, (Bergedorf)

und Nettelnburg vorgesehen. Eine Linienführung oberhalb des Geesthangs wurde nicht betrachtet. Aufgrund der zu erwartenden Konkurrenz der Strecken ist eine Realisierung beider Strecken nicht zu erwarten. Die direkte Anbindung nach Bergedorf soll dabei nach den Regeln der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen erfolgen.

Im Vergleich dazu sind die möglichen Potentiale für einen Schienenanschluss der Gemeinde Trittau derzeit so gering (ca. 1.000 Einwohner / km), dass ein Schienenanschluss mittelfristig gegebenenfalls wünschenswert aber voraussichtlich auch langfristig nicht umsetzbar sein wird.

Auch wenn an dieser Stelle jeweils von U-Bahnverlängerungen gesprochen wird, soll damit keine Systementscheidung vorweggenommen sein.

Diese Entscheidung wäre im Rahmen folgender Machbarkeitsstudien für die einzelnen Streckenabschnitte zu bewerten. Die Studien könnten kurzfristig beauftragt werden, wenn entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stehen. Die weitere Planung und die Umsetzung ist dann maßgeblich von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien abhängig.

Die bauliche Umsetzung möglicher Netzerweiterungen besitzt auf jeden Fall einen langfristigen bis visionären Charakter und ist mit nicht unerheblichen Bau- und Betriebskosten verbunden. Damit sind im weiteren, wenn die Machbarkeitsstudien eine Bauwürdigkeit der Maßnahmen ergeben auch die Fragen der Finanzierung zu klären. Mit Punkt 17 der Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung<sup>[31]</sup> sollen die

## Maßnahmenfahrplan Werkzeug Erweiterung des U/S-Bahn Netzes

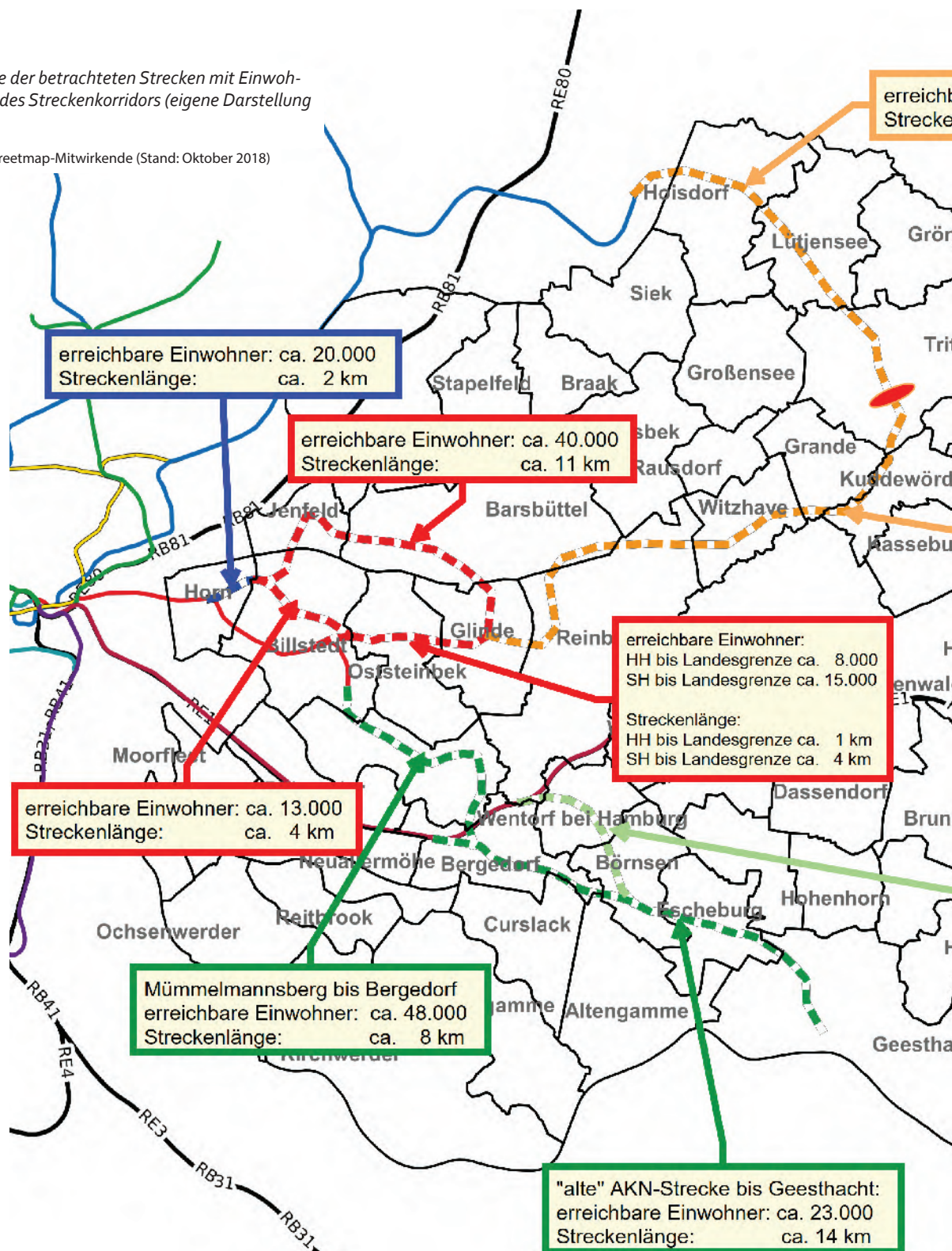
### Hauptverantwortlicher Akteur:

- Hamburger Verkehrsverbund, S-Bahn-Hamburg GmbH, Hamburger Hochbahn AG
- Später: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinde Au in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden entlang der jeweiligen Strecken

Maßnahme	Umsetzungshorizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
<p>Fortschreibung, Aktualisierung und Ergänzung der "Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzerweiterung - Ergebnisbericht" der Hochbahn Hamburg AG vom Dezember 2014<sup>[14]</sup> für die Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mümmelmannsberg / Bergedorf,</li> <li>• Dannerallee / Barsbüttel / Glinde / Reinbek und</li> <li>• Steinfurther Allee / Oststeinbek / Glinde / Reinbek</li> </ul> <p>unter "aktuellen" Vorzeichen (inkl. einer Systembetrachtung S-Bahn / U-Bahn sowie ggf. Straßenbahn)</p>	<p>kurz- bis mittelfristig</p>	<p>Nachbarschaftsforum zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg (Bezirke Mitte und Wandsbek), Barsbüttel, Oststeinbek, Glinde und Reinbek</p>	<p>gegebenenfalls Erarbeitung einer Prioritätenreihung der zu betrachtenden Strecken</p> <p>Fortschreibung, Aktualisierung und ggf. Ergänzung der Konzeptstudie von 2014</p>
<p>Aufnahme weiterer konkretisierender Planungen zur baulichen Umsetzung</p>	<p>mittelfristig (Planung)</p> <p>langfristig bis visionär (bauliche Umsetzung)</p>	<p>Nachbarschaftsforum zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg (BWVI, Bezirke Mitte und Bergedorf), ggf. LK Harburg und den beteiligten Gemeinden, Verkehrsministerium Schleswig-Holstein</p>	<p>Aufnahme der Planungen der baulichen Umsetzung maßgeblich abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien</p>

Abb. 29: Übersichtskarte der betrachteten Strecken mit Einwohnerpotentialen entlang des Streckenkorridors (eigene Darstellung nach: [28])

Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)



Rahmenbedingungen für den Ausbau des SPNV verbessert werden. Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sollen bis 2025 jährlich rund 1,0 Mrd. € und ab 2025 2,0 Mrd. € jährlich bereitgestellt werden. Auch das Klimaschutzprogramm<sup>[32]</sup> der Freien und Hansestadt Hamburg sieht einen Ausbau der U-/ und S-Bahnnetzes vor. Beispielhaft genannt werden hier der Ausbau bzw. die Verlängerung der S-Bahnlinie S21, Taktterhöhungen sowie weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung.

#### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 12) Erweiterung/Verlängerung des **schienengebundenen ÖPNV-Netzes** in die Region
- 13) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse

## Legende

S-U-Bahnerweiterungen

■ U4-Verlängerung (Planfeststellung)

■ mögliche Netzergänzungen Richtung Glinde

■ mögliche Netzergänzungen Richtung Bergedorf / Geesthacht

■ mögliche Netzergänzungen Richtung Trittau

Hinweise zur Potenzialabschätzung:

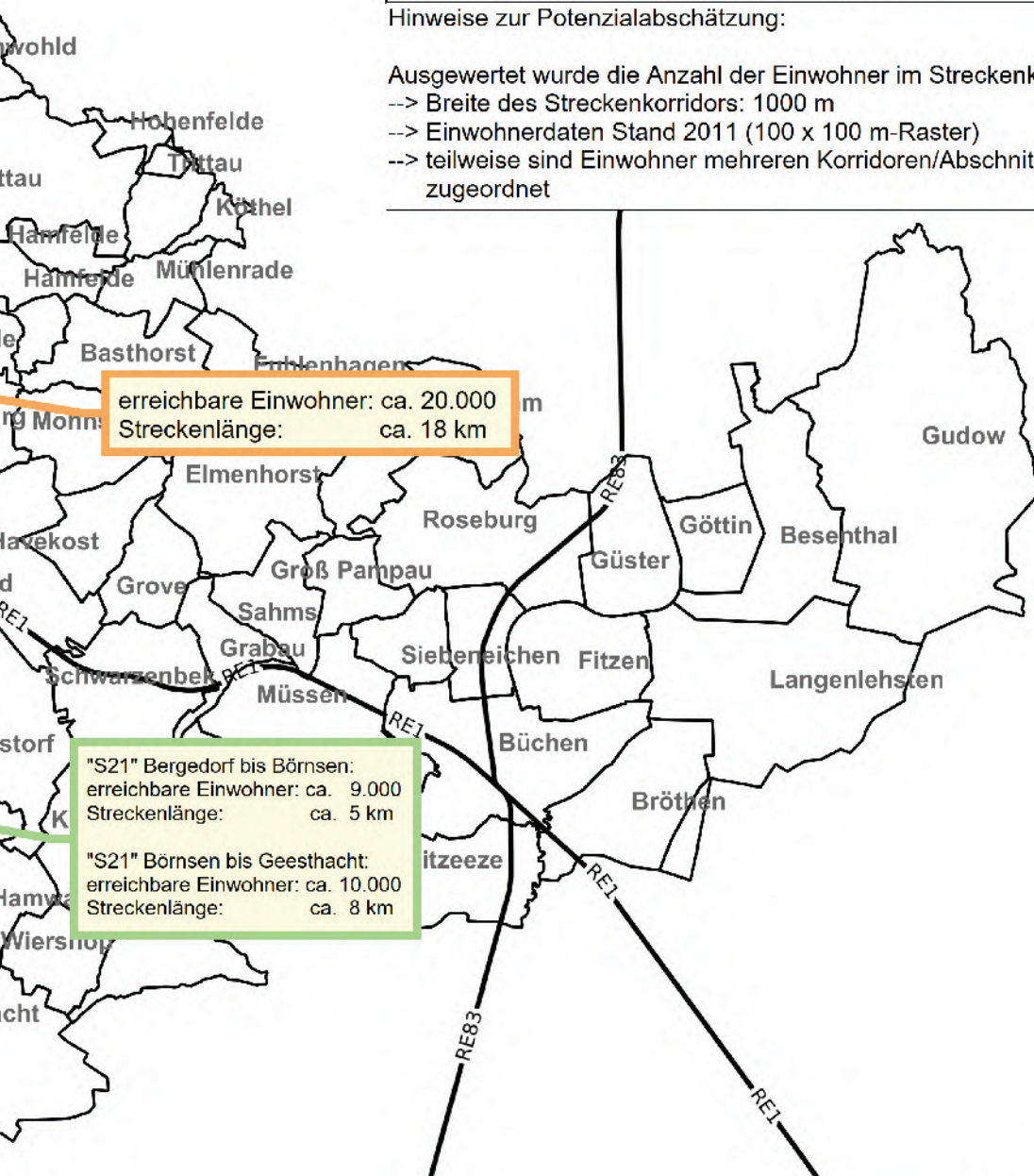
Ausgewertet wurde die Anzahl der Einwohner im Streckenkorridor.

--> Breite des Streckenkorridors: 1000 m

--> Einwohnerdaten Stand 2011 (100 x 100 m-Raster)

--> teilweise sind Einwohner mehreren Korridoren/Abschnitten zugeordnet

erreichbare Einwohner: ca. 10.000  
Streckenlänge: ca. 12 km



erreichbare Einwohner: ca. 20.000  
Streckenlänge: ca. 18 km

"S21" Bergedorf bis Börnsen:  
erreichbare Einwohner: ca. 9.000  
Streckenlänge: ca. 5 km

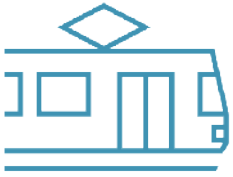
"S21" Börnsen bis Geesthacht:  
erreichbare Einwohner: ca. 10.000  
Streckenlänge: ca. 8 km

### Besondere Wechselwirkungen zu anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 2: Prüfung einer Stadt-Umland-Bahn
- Werkzeug 4: Neue Regionale Bus-Typologie
- Werkzeug 5: Ausbau der Radregion
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au
- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

### Visionärer Ausblick:

Grundlage für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird auch langfristig ein attraktives, d.h. vor allem schnelles und möglichst umsteigefreies ÖPNV-Angebot sein. Zukünftig sollten große Wohn- und Gewerbegebiete vorrangig dort entwickelt werden, wo bereits eine schienengebundenes ÖPNV-Angebot besteht oder bis zum Einzug der ersten Einwohner bzw. zur Fertigstellung der ersten Gewerbeansiedlungen geschaffen werden kann.



## Werkzeug 2

# Prüfung einer Stadt-Umland-Bahn

An dieser Stelle soll die grundsätzliche Frage nach einem Stadtbahnsystem für die Freie und Hansestadt Hamburg nicht thematisiert werden. Für das Plangebiet stellt sich aus verkehrsplanerischer Sicht allerdings die Frage nach den Möglichkeiten und Potentialen einer Stadt-Umland-Bahn. Diese könnte gegebenenfalls kostengünstiger realisiert werden als der Ausbau des S- bzw. U-Bahnnetzes in den Randbereichen der Freien und Hansestadt Hamburg und im Übergang zu den benachbarten Städten und Gemeinden.

Nicht zuletzt die Stadt-Umland-Bahn in Karlsruhe mit ihrem inzwischen umfangreichen Streckennetz hat gezeigt, dass eine Kombination von Streckenabschnitten, die nach den Regeln der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und Streckenabschnitten, die nach den Regeln der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahn (BOStrab) errichtet und betrieben werden nicht nur technisch möglich sind, sondern auch erfolgreich betrieben werden können. Die technischen Voraussetzungen (z.B. mit Mehrsystemfahrzeugen) sind jedoch nicht unerheblich. Zudem müssen auch die erforderlichen freien Kapazitäten im Bereich der vorhandenen Schienenwege vorhanden sein.

Eine mögliche Strecke, die grundsätzlich für eine derartige Lösung in Frage kommen würde, wäre die Schienenanbindung in Richtung Geesthacht. Die Konzeptstudie ist inzwischen weitgehend abgeschlossen. Einzelne Ergebnisse wurden bereits im Abschnitt Werkzeug 1 "Erweiterung des U/S-Bahn-Netzes" dargestellt.

Insgesamt erscheint der gesamte Bereich von Bergedorf, Oststeinbek, Glinde, Reinbek, Wohltorf und Wentorf b. Hamburg, sowie die Achse über Börnsen und Escheburg in Richtung Geesthacht durchaus geeignet für ein entsprechendes Modellprojekt und die Erarbeitung einer Konzeptstudie. Die Stadt-Umland-Bahnstrecke von Geesthacht in Richtung Hamburg könnte beispielsweise im Bereich Wohltorf oder Nettelnburg in die Bestandsstrecke der S-Bahnlinie S21 einschwenken und so eine direkte und umsteigefreie Anbindung

bis zum Hamburger Hauptbahnhof gewährleisten (sofern dort ausreichende Kapazitäten bestehen).

Auch die Verbindung zwischen Mümmelmannsberg und Bergedorf wäre als mögliche „Teststrecke“ denkbar, wobei hier, mit dem Ziel einer möglichst großen Netzwirkung, die Kompatibilität der eingesetzten Fahrzeuge zwischen den verschiedenen Bahnsystemen wünschenswert wäre. Dies würde eine Erweiterung der Strecke von Bergedorf in Richtung Geesthacht ermöglichen.

Auch die Umsetzung einer Stadt-Umland-Bahn in der Metropolregion Hamburg weist einen eher visionären Charakter auf und auch hier stellt sich die Frage nach der zukünftigen Finanzierung der Streckeninfrastruktur sowie der Fahrzeugflotte. Die zu erwartenden Fördermittel gemäß den Eckpunkten für das Klimaschutzprogramm 2030<sup>[32]</sup> sollten genutzt werden, soweit die Förderkriterien erfüllt werden.

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 12) Erweiterung/Verlängerung des **schienengebundenen ÖPNV-Netzes** in die Region
- 13) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse



# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Prüfung einer Stadt-Umland-Bahn

### Hauptverantwortlicher Akteur:

- Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au mit den Städten und Gemeinden entlang der jeweiligen Strecken
- Hamburger Verkehrsverbund, S-Bahn-Hamburg GmbH, Hamburger Hochbahn AG

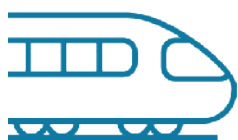
Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Machbarkeitsstudie Stadt-Umland-Bahn Mümmelmannsberg / Bergedorf (Geesthacht) in Abstimmung bzw. zusammen mit der Konzeptstudie unter Werkzeug 1	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum zusammen mit Hamburg (Bezirke Mitte und Bergedorf), Geesthacht und Gemeinden entlang der Streckenkorridore	Erstellung einer Machbarkeitsstudie
Konzeptstudie Stadt-Umland-Bahn-Netz für den Bereich Bergedorf, Reinbek, Oststeinbek, Glinde, Barsbüttel, Geesthacht als Ergänzung bzw. in Abstimmung mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zur Bahnverbindung Nettelnburg - Geesthacht.	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum zusammen mit Hamburg (Bezirk Bergedorf), Reinbek, Glinde, Oststeinbek, Geesthacht und Gemeinden entlang der Streckenkorridore	Erstellung einer Konzeptstudie
Aufnahme weiterer Planung zur baulichen Umsetzung	mittelfristig (Planung)  langfristig bis visionär (bauliche Umsetzung)	Nachbarschaftsforum zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg (BWVI, Bezirke Mitte, Harburg und Bergedorf), den beteiligten Gemeinden und Verkehrsministerium Schleswig-Holstein	Aufnahme der Planungen der baulichen Umsetzung maßgeblich abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien

### Besondere Wechselwirkungen zu anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 1: Erweiterung des U/S-Bahn-Netzes
- Werkzeug 4: Neue regionale Bus-Typologie
- Werkzeug 5: Ausbau der Radregion
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au
- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

### Visionärer Ausblick:

In der Region könnte ein Modellbereich für das Prinzip einer Stadt-Umland-Bahn entstehen. Sofern eine ausreichende Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde, könnte die Entwicklung eines „Hamburger Stadt-Umland-Bahn-Rings“ die Siedlungsschwerpunkte in der Metropolregion Hamburg verbinden. Der Ring könnte das radiale Hamburger S-Bahn-Netz um tangentielle Verbindungen ergänzen, sodass der hoch belastete Hamburger Hauptbahnhof entlastet werden würde.



## Werkzeug 3

# Premiumpendlerroute RE 1

Bereits heute stellt die Regionalexpresslinie RE 1 ein attraktives Angebot für Pendler aus dem östlichen Betrachtungsraum in Richtung Hamburg dar. Der 60min-Takt wird durch Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten bereits heute auf zum Teil 20 bis 30-min verdichtet. Damit ist der Hauptbahnhof in ca. 30 bis 40 min von Büchen erreichbar und damit zum Teil deutlich schneller als mit dem Pkw (morgens 50 bis 60 min). Dies gilt für die Gegenrichtung von Hamburg nach Büchen analog.

Zur Steigerung der Kapazitäten sind ab dem Jahr 2020 Bahnsteigverlängerungen im Schleswig-Holsteinischen Streckenabschnitt geplant, um zukünftig Züge mit bis zu acht Wagen einsetzen zu können. Damit können die Kapazitäten um rund 25% erweitert werden. Die Fertigstellung wird für 2023 erwartet.

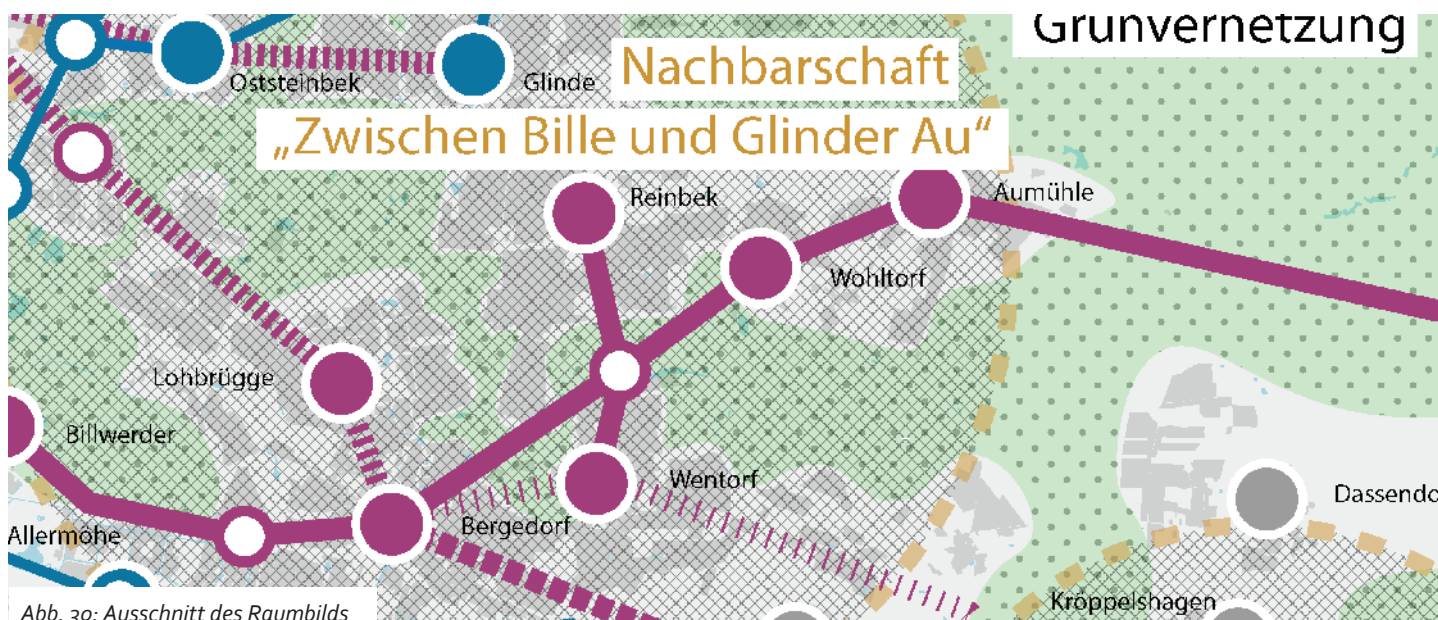
Zudem ist ein 30-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten möglich (anstatt einzelner Verstärkerfahrten). Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen sind nach derzeitigem Kenntnisstand für diese Taktverdichtung nicht erforderlich.

Weitere Service-Angebote können die Attraktivität dieser Strecke zusätzlich steigern. Beispielsweise wäre eine WLAN-Versorgung auch in den Zügen des Regionalexpress RE 1 wünschenswert. Teile

des Schleswig-Holsteiner Regionalbahnnetzes verfügen bereits über dieses Zusatzangebot.

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 12) Quantitative und qualitative Verbesserung des bestehenden **ÖPNV-Netzes** in der Region
- 13) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 14) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse



# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Premiumpendlerroute RE1

### Hauptverantwortlicher Akteur:

- Besteller der ÖV-Leistungen in Zusammenarbeit mit dem Erbringer der Leistungen sowie dem Infrastrukturbetreiber
- Deutsche Bahn AG, Nah.SH, Hamburger Verkehrsverbund

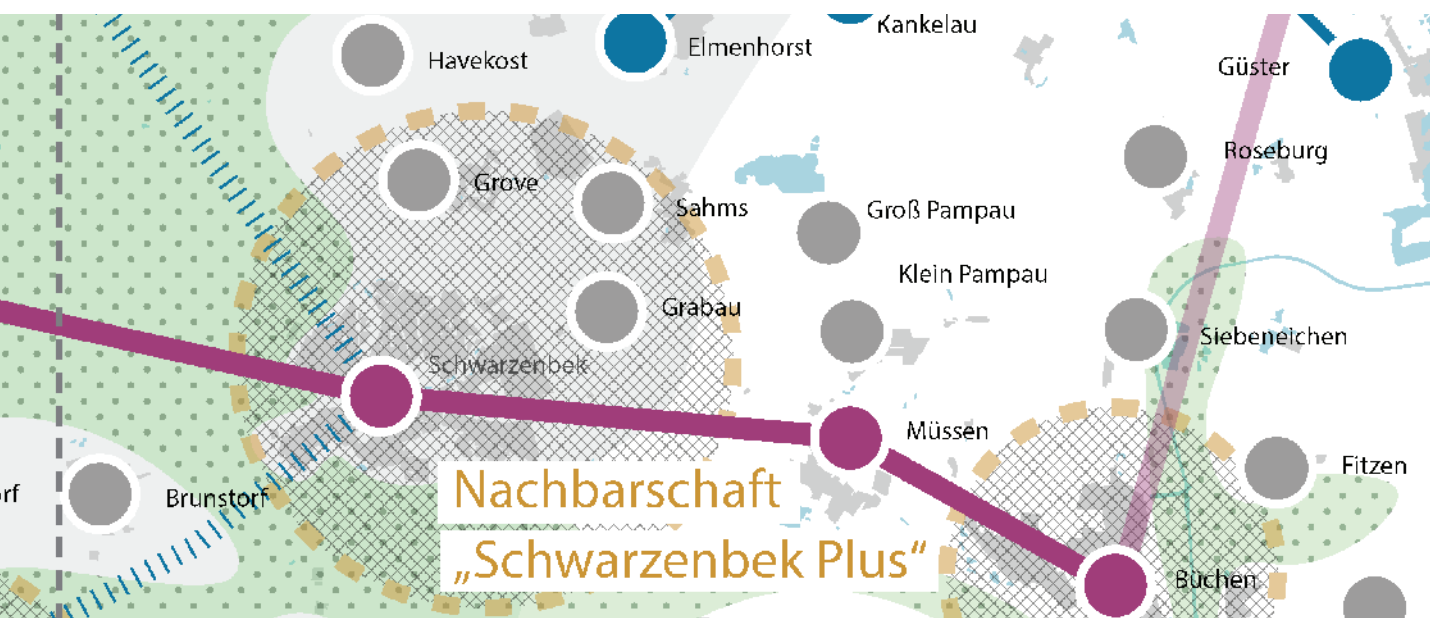
Maßnahme	Umsetzungshorizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Bahnsteigverlängerung	kurz- bis mittelfristig	Besteller der ÖV-Leistungen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber	Bereits in Vorbereitung
Prüfung zusätzlicher Service-Angebote	kurz- bis mittelfristig	Besteller der ÖV-Leistungen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber	Abstimmungen/Gespräche mit dem Betreiber bzw. dem Besteller der Leistungen führen/beginnen
Weitere Taktverdichtungen prüfen	kurzfristig; Umsetzung abhängig vom Prüfungsergebnis	Besteller der ÖV-Leistungen in Zusammenarbeit mit dem Erbringer der Leistungen	Prüfung des tatsächlichen Bedarfs und Beginn der Gespräche über eine ergänzung der bestellten Leistungen

### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 11: Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus

### Visionärer Ausblick:

Die Bahnverbindung (heute RE1) muss von der Region als Premiumpendleroute begriffen und weiterentwickelt werden. Durch den Ausbau der Kapazitäten auf der Regionalexpresslinie RE1 steigt die Attraktivität der Strecke weiter. Weitere Pendler steigen vom Pkw auf den Regionalexpress um und nutzen die zusätzlichen Service-Angebote. Mit der steigenden Nachfrage im Regionalexpress steigt auch der Bedarf nach geeigneten Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen und Haltepunkte entlang der Strecke (z.B. in Büchen, Schwarzenbek und Reinbek – vgl. Werkzeug 6 - Mobilitätshubs).





## Werkzeug 4 Neue regionale Bus-Typologie

Eine weitere Möglichkeit erkennbare Schwächen im schienengebundenen ÖPNV in der Region zu begegnen, ist der Ausbau des regionalen Bussystems. Internationale Beispiele bspw. aus Metz (Mettis) zeigen, dass moderne Bussysteme einen wesentlichen Beitrag dazu leisten können, Ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-System anzubieten. Hierbei ist zu beachten, dass es sich um regional angepasste Lösungen handelt, die passgenau für die jeweiligen Bedarfe erarbeitet werden.

Die Linie 8700 (Ratzeburg - Mölln - Wandsbek (Markt) zeigt heute schon in der Region, wie sich Busse den Qualitäten der Schiene annähern können. Die direkte Streckenführung über die A24, das Ansteuern der Endhaltestelle Wandsbek Markt sowie der Einsatz eines Fahrzeuges mit hohem Sitzkomfort sorgen dafür. Darüber hinaus wurde das Angebot der Eilbusse in Hamburg inzwischen durch die Expressbuslinien ersetzt. Beispielhaft sei hier die Linie X30 zwischen den Bahnhöfen Bergedorf und Harburg genannt, die in den Hauptverkehrszeiten im 20-min-Takt verkehrt und auf weiten Strecken die Autobahn A1 bzw. alternativ die (neue) Wilhelmsburger Reichsstraße nutzt.

Es stellt sich die Frage: Unter welchen Rahmenbedingungen können "Schnellbusverbindungen"

in der Region ausreichende Potentiale für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb erschließen? Wir schlagen die Durchführung einer Konzeptstudie zu dieser Fragestellung vor, um ggf. eine Alternative zu neuen Schienenverbindungen zu prüfen. Hierbei soll ein möglichst ganzheitlicher Blick auf die Qualitäten gelegt werden. Das umfasst:

1. **Fahrzeug:** Kapazität, Antrieb, Möglichkeiten autonomen Fahrens, Mitfahrkomfort, onboard Service bspw. W-Lan, äußere Erscheinung,
2. **Haltestellen:** Lage und Ausstattung (inkl. Sammelhaltestellen an Autobahnen),
3. **Betreiber, Kosten und Vermarktung,**
4. **Potentielle Strecken** (Aufwertung bestehender Linien, Einrichtung neuer Strecken)

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 12) Erweiterung/Verlängerung des **schienengebundenen ÖPNV-Netzes** in die Region
- 13) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 14) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse

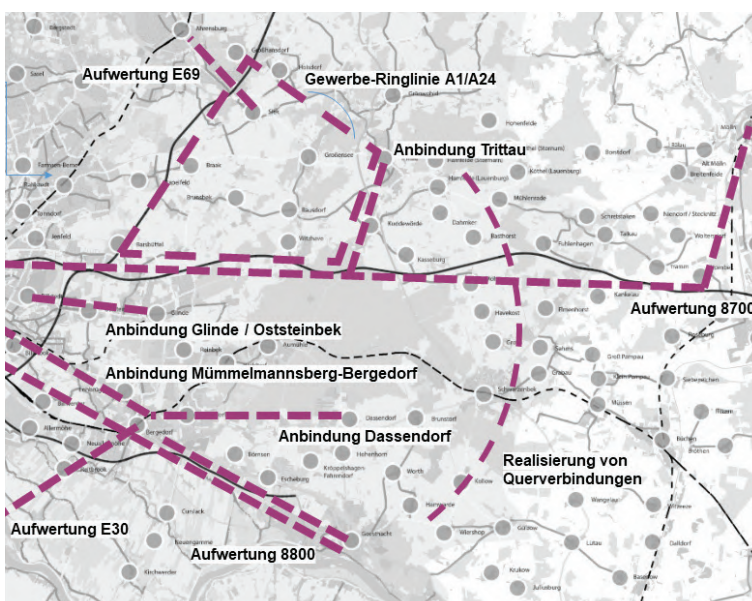


Abb. 31: Denkbare und zu prüfende Strecken für eine neue Bus-Typologie



Abb. 32: Mettis in Metz (Beispiel für eine Bus-Typologie; <https://www.flickr.com/photos/rdriv3rtcetphotos/>)

# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Neue regionale Bus-Typologie

### Hauptverantwortlicher Akteur:

Hamburger Verkehrsverbund zusammen mit den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg

Maßnahme	Umsetzungs-horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Prüfung weiterer Eilbus bzw. Expressbuslinien	kurzfristig	Hamburger Verkehrsverbund	Im Rahmen des bereits begonnenen Prozesses
Konzeptstudie für neue Regionale Bus-Typologie	kurzfristig	Hamburger Verkehrsverbund oder Kreise	Durchführung einer Konzeptstudie mit den Aspekten Fahrzeug, Haltestellen, Betreiber, Kosten, Vermarktung sowie den potenziellen Strecken
Streckenprüfung für neue Bus-Typologie	mittelfristig	Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg mit dem Hamburger Verkehrsverbund	Prüfung neuer Strecken auf Grundlage der Konzeptstudie

Im Vergleich zu den Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr kann die Einführung einer neuen Bus-Typologie als Alternative zum SPNV als vergleichsweise kostengünstige Maßnahme bewertet werden. Abgesehen von den Investitionen in die Fahrzeugflotte sind nur geringe Investitionen in die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur zu erwarten. Auch hierfür könnten gegebenenfalls Fördermittel aus dem Eckpunktepapier der Bundesregierung zum Klimaschutzpaket 2030<sup>[32]</sup> eingeworben werden.

### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 1: Erweiterung des U/S-Bahn Netzes
- Werkzeug 2: Prüfung einer Stadt-Umland-Bahn
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem

### Visionärer Ausblick:

Mit der neuen, noch namenlosen, Bus-Typologie kann gezeigt werden, dass es keiner Schiene bedarf, um qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote zu schaffen. Durch technologische Innovationen in den Bereichen Antriebstechnologien und automatisiertes Fahren sind neue Spielräume in Zukunft zu erwarten. Im Osten Hamburgs könnte eine Modellregion geschaffen werden, um eine neue Bus-Typologie für die gesamte Metropolregion zu erproben und einzuführen.



## Werkzeug 5

# Ausbau der Radregion

Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs vergrößern sich auch die Entfernungen, die (auch ungeübte) Fahrradpendler auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen können. Mit den gängigen Pedelec-Modellen sind Fahrtstrecken von 30 km oder mehr gut zu bewältigen. Neben den direkten Verbindungen kommen damit auch Zubringerverkehre zum Schienenpersonennahverkehr auch bei größeren Entfernungen in Betracht (z.B. Trittau nach Ahrensburg / Rahlstedt), die bisher gegebenenfalls mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Der Kreis Stormarn verfügt bereits über ein aktuelles und weitgehend umgesetztes Radverkehrskonzept, welches auch die Alltagsmobilität im Radverkehr thematisiert. Für den Kreis Herzogtum Lauenburg ist ein vergleichbares Konzept bisher nicht bekannt. Empfehlenswert ist ein ausgebaut und qualitativ hochwertiges Radpendlernetz in der Region und insbesondere in den Relationen in denen bereits heute starke Pendlerströme bestehen. Dabei handelt es sich um Routen in Richtung Hamburg von:

- Geesthacht,
- Reinbek,
- Glinde,
- Oststeinbek,
- Wentorf b. Hamburg und
- Schwarzenbek

Zwar läuft bereits eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Geesthacht nach Bergedorf in deren Rahmen gegebenenfalls auch Zubringerstrecken aus Wentorf b. Hamburg sowie dem südlichen Reinbek berücksichtigt werden könnten. Aber auch für die weiteren Gemeinden wären gut ausgebaute und komfortable Verbindungen zum Hamburger Veloroutennetz zu empfehlen. Das Radverkehrskonzept des Kreises Stormarn weist diese Routen und Anbindungen an die Velorouten 4, 5, 6, 7 und 8 bereits aus. Ein schrittweiser Ausbau der Radwegeverbindungen in Anlehnung an den „Velorouten Standard“ der Freien und Hansestadt Hamburg ist wünschenswert und im Einzelfall im Rahmen geplanten Unterhaltungs- oder Ausbaumaßnahmen zu prüfen.

Zudem könnte im Rahmen eines gegebenenfalls kreisübergreifenden Gesamtradverkehrskonzept (in Anlehnung an den geplanten gemeinsamen regionalen Nahverkehrsplan) weitere Service-Angebote geprüft werden (z.B. punktueller oder sogar linienhafter Regenschutz, Beleuchtung, Trinkwasserentnahmestellen, Lademöglichkeiten für Pedelecs usw.). Die erforderlichen Anschlüsse an das Stromnetz für Lademöglichkeiten von Pedelecs könnten gegebenenfalls entfallen, wenn die Stromversorgung regenerativ und dezentral sichergestellt werden kann. Denkbar wäre beispielsweise ein „E-Radweg“, der mit Solarelementen hergestellt werden könnte (wie z.B. in der niederländischen Gemeinde Krommenie oder in Erfstadt). In diesem Zusammenhang wäre auch zu prüfen, ob als Ergänzung der in der Regel straßenbegleitenden Radverkehrsführung auch forst- und landwirtschaftliche Wege in das Radroutennetz integriert werden können.

Mit Punkt 18 der Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung<sup>[31]</sup> ist es erklärtes Ziel, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen. Dies soll auch durch den Ausbau von Radschnellwegen sowie straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen gewährleistet werden. Auch im Hamburger Klimaschutzprogramm<sup>[32]</sup> besitzt der Radverkehr eine tragende Funktion zur Erreichung der Klimaschutzziele. Dementsprechend soll das Veloroutennetz konsequent ausgebaut, Radschnellwege gebaute und das StadtRAD-System ausgeweitet werden. Dazu sind aus gutachterlicher Sicht auch Förderprogramme zur Unterstützung der Städte und Gemeinden erforderlich, die gegebenenfalls über das derzeitige Maß hinausgehen. Nicht zuletzt sind aber auch die Fragen nach den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zu thematisieren, die derzeit zumindest teilweise der Umsetzung sinnvoller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs entgegen stehen. Dabei sollte in einem ganzheitlichen Ansatz das gesamte planungsrelevante Regelwerk (STVO/VwV- StVO, straßenbaurechtliche Regelwerke und Förderregulativen) vor dem Hintergrund der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Ausbau der Radregion

### Hauptverantwortlicher Akteur:

Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Erstellung eines kreis- übergreifenden Radver- kehrskonzept	kurz- bis mittel- fristig	Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg	ggf. ausschnittsweise für den Betrachtungsraum unter Beachtung des Alltags- und Freizeitradverkehrs
Veloroute Wentorf b. Hamburg nach Berge- dorf	kurz- bis mittel- fristig	Kreis Stormarn, Gemein- de Wentorf bei Ham- burg, Bezirk Bergedorf	Schaffung einer Veloroute als direkte Verbindung von Wentorf b. Hamburg nach Bergedorf, z. B. über die August-Bebel-Straße mit Anschluss an den Radschnellweg Geesthacht-Hamburg
Definition eines mög- lichst einheitlichen Ausbaustandards für Radpendlerrouen in der Region	kurz- bis mittel- fristig	Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg	wünschenswert ist ein einheitliches Erscheinungsbild der Pendlerrouen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbaustandard</li> <li>• Beschilderung</li> <li>• Führung an der Strecke sowie an den Einmündungen und Kreuzungen</li> </ul>
Ergänzende Prüfung eines Radschnellwegs Reinbek / Glinde / Ost- steinbek / Hamburg	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinde Au	Als Ergänzung zum Radschnellweg Bergedorf / Hamburg mit Anbindung an die Velorouen 8 und 14 (Billstedt Zentrum)

### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 7: Entwicklung Regionalpark "Hamburg Ost"
- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinde Au
- Werkzeug 10: Stadt-Umland-Kooperation der Region Geesthacht
- Werkzeug 11: Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus
- Werkzeug 12: Prozess „Quo Vadis Trittau Plus“
- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

### Visionärer Ausblick:

Neben dem Pkw und den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs steht den Bewohnern der Region zukünftig auch ein gut ausgebautes, komfortables und wiedererkennbares Radwegnetz zur Bewältigung der Alltagsmobilität zur Verfügung. Mit Pedelecs sind größere Entfernungen als mit „normalen“ Fahrrädern realisierbar. Wenn auch Lastenfahräder (zum Verleih) zur Verfügung stehen, werden gute Voraussetzungen geschaffen sein, um als tatsächliche Alternative zum Pkw als Hauptverkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel gelten zu können.

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

11) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen

12) Ausbau und **Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur** in der Region

13) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse



## Werkzeug 6

# Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem

Die Werkzeuge 1 bis 5 stellen die Möglichkeiten und Potentiale zum Ausbau der Schienen- und Radverkehrsinfrastruktur dar. Eine flächenhafte und vollständige Erschließung der Region im Schienenpersonennahverkehr wird jedoch nicht realisierbar sein. Vor diesem Hintergrund sind die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sowie die Zubringerverkehre zu den maßgebenden Umsteigepunkten von herausragender Bedeutung. Sie sollten über die vorhandenen Bike&Ride- und Park&Ride-Angebote hinaus entwickelt werden. Kennzeichen der sogenannten Mobilitätshubs (Mobility Hubs oder Mobilitätsdreh-scheiben) sind eine Vielzahl von Mobilitäts- oder mobilitätsbezogener Dienstleistungen aber auch weiterer Angebote (Sharing-Angebote, Fahrradwerkstatt, Kiosk, Bäcker, Packstation usw.).

Dabei sollten drei Kernfunktionen hinsichtlich der Lage und der Ausstattung unterschieden werden:

- Mobilitätshub A - Zentren von städtischen bzw. Verdichtungsräumen
- Mobilitätshub B – Übergabepunkte in ländlich strukturierten Räumen
- Mobilitätshub mit Zusatzfunktion „Tore in den Regionalpark“ in Reinbek, Friedrichsruh und Schwarzenbek (siehe Werkzeug 7)

Während bei den Mobilitätshub der Kategorie A aufgrund der zentralen Lage vorrangig an den Achsen des Schienenpersonennahverkehrs in der Regel auf ein Park&Ride-Angebot verzichtet werden kann, müssen und sollen diese P+R-Angebote an den Übergabepunkten im ländlichen Raum (Kategorie B) berücksichtigt werden. Dabei kann die P+R-Nachfrage im Rahmen eines Gesamtkonzepts (zum Beispiel auch durch die Preisgestaltung) zielgerichtet beeinflusst werden. Je dichter die Standorte an der Freien und Hansestadt Hamburg liegen, desto stärker sollten die Nutzer an den Kosten beteiligt werden. Konzeptionell sollte dabei ein Finanzausgleich zwischen den beteiligten Gemeinden berücksichtigt werden, sofern keine gemeinsame Betreibergesellschaft (wie z.B. die P+R-Betriebsgesellschaft GmbH) gegründet wird. Mit der Mobilitätsdreh-scheibe in Büchen ist in der Region ein Musterprojekt umgesetzt worden,

welches die Verknüpfung zwischen Fußverkehr der Gemeinde und dem Radverkehr sowie den Linienbusverkehren in der Region umsetzt und gleichzeitig auch die Ansprüche des Kfz-Verkehrs (Park&Ride) berücksichtigt.

Weitere mögliche Standorte Kategorie A könnten sein:

- Geesthacht ZOB (ohne P+R)
- Geesthacht westlich und ggf. östlich z.B. an der B5 (inkl. P+R),
- Wentorf b. Hamburg (vgl. mit P+R),
- Bergedorf (ohne P+R)
- Reinbek (ggf. ohne P+R),
- Neuallermöhe (ggf. ohne P+R)

Standorte für Mobilitätshubs der Kategorie B wären empfehlenswert in:

- Büchen (inkl. P+R)
- Schwarzenbek (inkl. P+R)
- Neuschönningstedt (inkl. P+R)
- Escheburg, Börnsen (ohne P+R)
- Gewerbestandort Glinde/Reinbek
- Müssen (ohne P+R)

**Werkzeug verfolgt primär die Ziele:**

- 3) **Baulandentwicklung und -aktivierung** im Umfeld leistungsfähiger Umsteigepunkte an ÖPNV-Trassen
- 4) Stärkung **städtischer Qualitäten**
- 5) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 6) Quantitative und Qualitative Verbesserung des bestehenden **ÖPNV-Netzes** in der Region
- 7) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 8) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse



# Maßnahmenfahrplan Werkzeug Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem

## Hauptverantwortlicher Akteur:

Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au in Zusammenarbeit mit den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg sowie den Gemeinden

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Erarbeitung eines Um- setzungskonzepts	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Konkretisierung der Standortauswahl als Ergänzung bestehender Angebote, Erarbeitung eines Betreiberkonzepts, Ent- wicklung eines „Corporate Design“

## Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeuge 1 bis 5 (Verkehrsbezogene Werkzeuge)
- Werkzeug 7: Entwicklung Regionalpark "Hamburg Ost"
- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au
- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

## Visionärer Ausblick:

Mit der Ergänzung bzw. dem Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs sowie der Radverkehrsinfrastruktur werden wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschaffen. Die möglichen Potentiale dieser Maßnahmen werden entscheidend durch eine attraktive Gestaltung der Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln in der Region verbessert und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des Kfz-Verkehrs. Dabei ist zu beachten, dass die Anforderungen an die Mobilität kontinuierlich im Wandel sind. Es bedarf daher integrierter und modularer Konzepte.

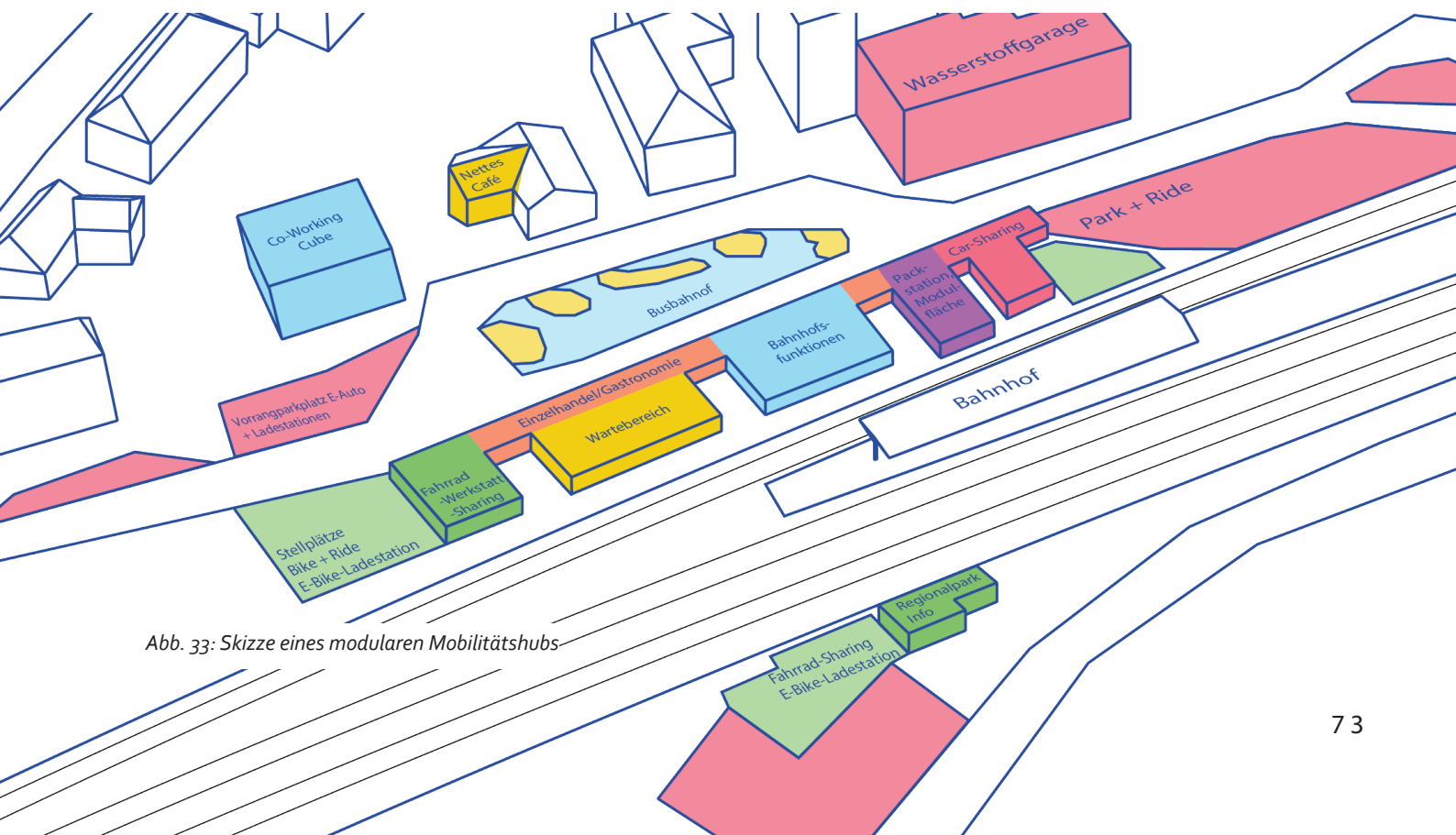


Abb. 33: Skizze eines modularen Mobilitätshubs



## Werkzeug 7 Entwicklung Regionalpark

Das grüne Netz der Region mit seinen unterschiedlichen Grün- und Freiräumen und seinem Biotopverbundsystem ist eine besondere Qualität der Region, die es gemeinsam zu schützen und insbesondere bezüglich seiner Klimaschutz- und Landschaftsstrukturierungsfunktion zu stärken gilt. Da die Naherholungsfunktion der Region in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnt, sollte der die Region nachhaltig weiterentwickelnde und strukturierende Gedanke der Schaffung, Einrichtung und Ausgestaltung eines Regionalparks weitergeführt und inhaltlich und operativ weiterentwickelt werden.

Der Regionalpark als Instrument für ein landschaftsbezogenes Regionalmanagement bietet die Möglichkeit, die vielfältige Landschaft mit ihren differenzierten Natur-, Naherholungs-, Freiraumpotentialen und touristischen Kleinoden nachhaltig und umweltverträglich in der Region stärker zu vernetzen und aufeinander zu beziehen und dadurch für die Region in vielerlei Hinsicht in Wert zu setzen. Dadurch, dass im Vergleich zu anderen Instrumenten der interkommunalen Entwicklung von Landschaftsräumen (bspw. Naturparks) keine rechtlich bindenden Vorgaben zu beachten sind, eignet sich dieses Instrument besonders, um auf die spezifischen Besonderheiten einzugehen und eine passgenaue Lösung zu entwickeln.

Im Gegensatz zu den in der Metropolregion bisher etablierten Regionalparks Wedeler Au / Rissen-Sülldorfer Feldmark sowie Rosengarten verfolgt der Regionalpark hier den Ansatz eine gemeinsame Klammer zwischen den vielfältigen Landschaftsräumen und verteilten landschaftskulturellen Potentialen in der Region zu bilden. Von den Vier- und Marschlanden, über die Flussräume von Bille und Glinder Au, der Feldmark, Höltigbaum und Hahnheide bis zum Elbe-Lübeck-Kanal kann eine Vielzahl von Landschaftsräumen eingebunden werden. Im Kern des Regionalparks steht der Sachsenwald als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Schleswig-Holsteins. Eine genaue Ab-

grenzung sowie Schwerpunkte sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen und zu definieren.

Um den Regionalpark als ein regionsübergreifendes und -prägendes Projekt auf den Weg zu bringen, bedarf es zunächst einer landschaftsplanerischen Machbarkeitsstudie. In dieser werden neben einer zusammenhängenden Betrachtung und Untersuchung der einzubeziehenden Natur-, Landschafts-, und Naherholungsbereiche, der einzubeziehenden und zu vernetzenden Kulturgüter in der Region, der Abgrenzung des Regionalparks (Kernbereich-Trittflächen-Regionalparkkorridore), vor allem auch die mit der Einrichtung des Regionalparks verbundenen Aufgaben bezüglich Vorbereitung, Steuerung, Organisation und Betreuung, bis hin zu anzugehenden Qualifizierungsprojekten aufbereitet.

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 6) Stärkung und Weiterentwicklung des „**Grünen Netzes**“ und des Biotopverbundes in der Region
- 7) Verhinderung der Zersiedlung und **Reduzierung des Flächenverbrauchs**
- 8) **Naherholung** und **Tourismus** fördern
- 9) Stärkung **ländlicher Qualitäten**



Abb. 34: Übersichtskarte der Regionalparks der Metropolregion Hamburg

# Maßnahmenfahrplan Werkzeug Entwicklung Regionalpark

## Hauptverantwortlicher Akteur:

- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Hamburg
- Ggf. Kooperation mit Aktivregionen und betroffenen Gemeinden

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Machbarkeitsstudie Regionalpark	kurzfristig	Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Raumordnung und Regionalentwicklung	Durchführung einer Machbarkeitsstudie Regionalpark als Entscheidungsgrundlage. Prüfung möglicher Abgrenzung, Ziele, Trägerschaft, Aufgaben/Handlungsfelder, Finanzierung
Regionalparkmanager (-kümmerer) einsetzen	kurzfristig	Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Raumordnung und Regionalentwicklung	Einsatz eines Regionalpark-Manager als „Daueraufgabe“ aus den Bereichen Landschaftspflege u. Naturschutz, nachhaltige Freiraumentwicklung und Naherholung
Institutionalisierung des Regionalparks	kurz- bis mittelfristig	Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Raumordnung und Regionalentwicklung	Abgeleitet aus Machbarkeitsstudie: Gründung des Regionalparks und Institutionalisierung
Projektunterlegtes Umsetzungs- und Durchführungskonzept	mittelfristig	Institutionalisierter Regionalpark z.B. Regionalpark Bille-Sachsenwald e.V. (Arbeitstitel)	Erstellung eines Rahmenkonzepts Regionalpark mit Festsetzung von Schwerpunkten und Projekten
Umsetzung von Regionalparkprojekten	mittel- bis langfristige	Institutionalisierter Regionalpark / jeweilige Projektträger	Abgeleitet aus Rahmenkonzept: Projekte der Freiraum- und Siedlungsentwicklung, Naherholung, Tourismus, Vermarktung, Kulturerbe, Naturschutz oder Landwirtschaft
Ausweisung weiterer Schutzgebiete	mittel- bis langfristige	Behörde für Umwelt und Energie, Amt Natur- u. Umweltschutz; Ministerium f. Energiewende, Landwirtschaft, Natur, Umwelt und Digitalisierung; Regionalpark-träger	Bedarf nach Neuausweisung weiterer Schutzgebiete aus Rahmenkonzept ableiten

## Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 5: Ausbau der Radregion
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem

## Visionärer Ausblick:

Ein Regionalpark in Hamburgs Osten bietet die Möglichkeit neue Formen der Vereinbarkeit von Siedlungsentwicklung und Freiraumentwicklung zu erproben. Eine Impulswirkung könnte durch die Durchführung eines Strukturförderungsprogramms nach dem Vorbild der Regionalen in NRW oder einer regionalen Bauausstellung (bspw. IBA Thüringen) entstehen.

# Qualitäten eines möglichen Regionalparks



Höltigbaum

Großensee

Drahtmühle  
Grönwohld

Napoleonbrücke

Bille

Braaker Mühle

Feldmark

Hahnenkoppel

Bahnhof Friedrichsruch  
"Tor in den  
Regionalpark"

Öjendorfer  
Park

Glinger  
Waldlehrpfad

Oher Gräberfeld

Garten der  
Schmetterlinge

Golf Gut Glinde

Glinger Au

Eisenbahnmuseum  
Aumühle

Bismarck  
Museum

Friedrichsruch

Boberger  
Niederung

Boberger  
Dünen

Stadtlandschaft  
"Zwischen Bille  
und Glinger Au"

Freizeitbad  
Reinbek

Bahnhof Reinbek  
"Tor in den  
Regionalpark"

Billetal

Bismarck-  
Mausoleum

Sachsenwald

Golf-Club  
am Sachsenwald

Schloss  
Reinbek

Wentorf-Reinbeker  
Golf-Club

S21 RE 1

Bille-Bad

Serrahn  
und Bergedorfer Schloss

Dalbek-  
schlucht

Golf-Club  
Escheburg

Dove-Elbe

Vier- und  
Marschlande

Besenhorster  
Sandberge und  
Elbsandwiesen

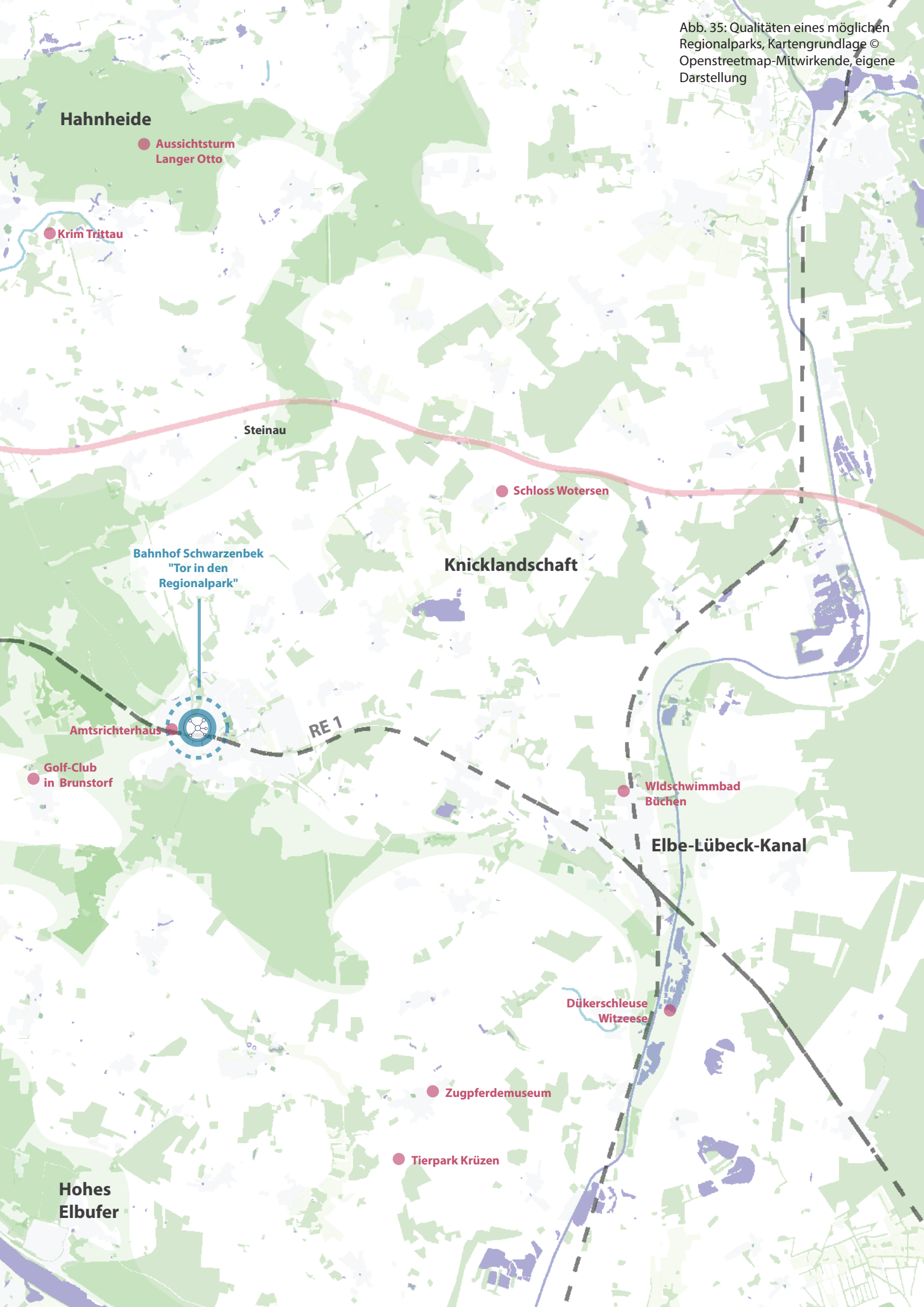
Borgholster  
Elblandchaft

Elbsand-  
wiesen

Kirchwerder  
Wiesen

Speichersee

Abb. 35: Qualitäten eines möglichen Regionalparks, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung



## Hahnheide

● Aussichtsturm Langer Otto

● Krim Trittau

Steinau

● Schloss Wotersen

## Knicklandschaft

Bahnhof Schwarzenbek  
"Tor in den Regionalpark"

● Amtsrichterhaus

RE 1

● Golf-Club in Brunstorf

● Wildschwimmbad Büchen

## Elbe-Lübeck-Kanal

● Dükerschleuse Witzeese

● Zugpferdemuseum

● Tierpark Krüzen

## Hohes Elbufer



## Werkzeug 8

# Kooperative Entwicklung regional bedeutsamer Gewerbestandorte

Die Nachfrage nach attraktiven, gut erschlossenen und angebundenen Gewerbestandorten vor allem in der östlichen Metropolregion u.a. entlang der A1 und in den zentralen Orten ist groß und die Nachfrage wird in den kommenden Jahren noch steigen. Gleichzeitig steht die Region, d.h. die betroffenen Städte und Gemeinden wie auch die angrenzenden Stadtteile Hamburgs vor der Herausforderung, sich auf neue Trends und Aufgaben im Bereich Gewerbeflächen- bzw. -standortentwicklung einzustellen, um den Unternehmen und Beschäftigten attraktive und zukunftsorientierte Standorte zu bieten.

Auf Ebene des Regionalmanagements im Hanse-Belt gibt es bereits kooperative Abstimmungen zu überregional bedeutsamen Gewerbestandorte. Hier bedarf es ggf. der Intensivierung der Kooperation mit den Gewerbestandortentwicklern und -betrieben für eine sehr gute ÖPNV-Anbindung, einer umweltverträgliche und mit hohen Qualitätsstandards versehene Standortentwicklung beim Neubau als auch im Bestand.

Vor dem Hintergrund verstärkter Anforderungen und Herausforderungen für die Region muss mit der künftigen Gewerbeentwicklung eine wichtige Steuerungsaufgabe und Zielgewichtung verbunden sein, die darauf abzielt, eine integrierte und raumverträgliche Standortentwicklung im Fokus zu haben.

Zum Schutze des wachsenden Flächenverbrauchs und der Vorbeugung weiterer Zersiedelung muss bei der vorausgeschätzt wachsenden Gewerbeflächennachfrage und der damit verbundenen wirtschaftlichen Stärkung der Region ein besonderer Fokus auf eine siedlungsbezogene Kompaktheit, auf eine Reaktivierung von Brach- und überkommenen, zu arrondierenden Flächen und auf eine verbesserte Verzahnung und Zuordnung von Wohn- und Gewerbestandorten gelegt werden.

An möglichst alle Gewerbestandorte in der Region aber vor allem an die überregional bedeutsamen Gewerbestandorte sollten hohe qualitative Anforderungen gestellt werden:

- eine flächen- und ressourcenschonende Standortnutzung (u.a. mehrgeschossige Bauweisen),
- eine hohe flexible Anpassungsfähigkeit (im Bestand) mit technischen und baulichen Anpassungsmöglichkeiten an neue und individuelle Anforderungen, guten und modernen Vernetzungsmöglichkeiten (Stoff- und Warenströme, Informationsaustausch, Innovationsprozesse) sowie
- ein attraktives und modernes Erscheinungsbild und Standortumfeld mit guter und nachhaltiger Architektur mit Umwelt- und Klimastandards, mit Angeboten für Facharbeitskräfte („zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit um Facharbeitskräfte“), einer starken ÖPNV-Anbindung mit neuen Mobilitätssystemen, mit Kinderbetreuung und gastronomischen Angeboten.

Ferner sollten die künftigen Gewerbeflächenentwicklungen in der Region vornehmlich dem Prinzip einer siedlungsstrukturell integrierten und eingebundenen Standortentwicklung folgen und keiner „Sateliten-Standortentwicklung“.<sup>[15]</sup>

### Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 1) Definition von regional abstimmt **Entwicklungsschwerpunkten** in der Region
- 2) **Ausnutzung von Innenentwicklungspotentialen**
- 5) Stärkung **städtischer Qualitäten**
- 6) **Reduzierung des MIV-Anteils** in den zentralen innerörtlichen Lagen und auf wesentlichen Pendlerrelationen
- 7) Quantitative und Qualitative Verbesserung des bestehenden **ÖPNV-Netzes** in der Region
- 8) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse

# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Kooperative Entwicklung

### regional bedeutsamer Gewerbestandorte

#### Hauptverantwortlicher Akteur:

- Wirtschaftsfördergesellschaften WAS und WfL
- Kooperationspartner der HanseBelt-Kooperation
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung	kurzfristig	Abteilung Landesplanung	Fortschreibung des Leitfadens für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung
Mobilitätsmanagements (MM) (ähnlich dem Prinzip der kommunalen MM (KMM))		Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au, Wirtschaftsfördergesellschaften (WAS, WfL), betreffende Kommunen	Einsatz eines kommunalen Mobilitätsmanagements (KMM) vor allem bei der Fortschreibung im Bereich der Landesentwicklungsachsen der A1/A24 und Abstimmung im Rahmen der Kooperation Hansebelt
Erstellung von integrierten Nahmobilitätskonzepten für Gewerbegebiete	kurzfristig	BSW mit Land S.-H.; Metropol-HH-Leitprojekt	Erstellung eines Leitfadens / einer Handreichung beispielhafter Nahmobilitätskonzepte (Maßnahmen, Verfahren..)
Entwicklung verbindlicher Qualitätsstandards zur Entwicklung neuer und Optimierung bestehender Gewerbegebiete	langfristig	Erweitertes Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au, WAS, Kreis Stormarn, BSW / Metropolregion	Ausweisung und Errichtung interkommunale sowie intraregional abgestimmter Gewerbegebiete mit neuen Qualitätszielen (s.o.) zum Erhalt und Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze in der Region und zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Region.

#### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au
- Werkzeug 10: Stadt-Umland-Kooperation der Region Geesthacht
- Werkzeug 11: Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus
- Werkzeug 12: Prozess "Quo Vadis Trittau Plus"

#### Visionärer Ausblick:

Die Entwicklung neuer moderner und zukunftsweisender Gewerbestandorte sollte heute schon eine "Standardaufgabe" interkommunaler und grenzübergreifender Planung und Zusammenarbeit sein. Es macht Sinn die Entwicklung größerer Gewerbestandorte verstärkt in „interkommunale Hand“ zu geben, denn die Region kann als gemeinsamer Wirtschaftsstandort begriffen werden. Mit der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region verändern sich auch die Pendelbeziehungen. Das Verhältnis Arbeiten in Hamburg / Wohnen im Umland wird aufgeweicht. Das entlastet auch die Straßen und Schienen in den Spitzenzeiten. Auch durch die Schaffung von Co-Working und Homeoffice Möglichkeiten werden Pendelbewegungen vermieden.



## Werkzeug 9

# Nachbarschaftsforum "Zwischen Bille und Glinder Au"

Die anstehenden komplexen Aufgaben in der östlichen Metropolregion sind nur gemeinsam und im Konsens mit der Region zu steuern und zu gestalten. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit der weiteren Siedlungsdynamik in Bezug auf Bevölkerungswachstum, mehr Wohnungsbau und Gewerbeentwicklung, Stärkung des Grün-, Freiraum- und Biotopverbundsystems, Harmonisierung der Verkehrsentwicklung und vor allem Ausbau und Stärkung des Nahverkehrs im Stadt-Umland-Bereich.

Als ein wirksames intraregionales Werkzeug zur ergebnisorientierten, kooperativen Steuerung, Planung und Umsetzung der Projekte und Maßnahmen der Zielagenda muss der Ansatz der "Nachbarschaftsforen" vor allem für den Bereich "Zwischen Bille und Glinder Au" als verbindlicher Kooperationsraum weiterentwickelt werden. Das Nachbarschaftsforum "Zwischen Bille und Glinder Au" sollte sich dabei als leistungsfähige Institution aufstellen und konstituieren und sich eine formelle, untereinander abgestimmte Rahmensetzung geben.

Das „Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au“ umfasst einen erweiterten Bereich als der bisherige Kooperationsraum des „Interkommunalen Forums Einzelhandel“.

Räumlich betrachtet sollte vorschlagsweise das neue, erweiterte interkommunale Nachbarschaftsforum die Gemeinden Oststeinbek und Barsbüttel im Norden, die Gemeinden Aumühle und Wohltorf im Nordosten, die Gemeinden Börnsen und ggf. Escheburg im Osten sowie die Bezirke Bergedorf und Mitte und das Mittelzentrum im Westen umfassen. Diese vorgeschlagene Abgrenzung wäre für die Konstituierungs- und 1. Projektphase ein auch in siedlungsstruktureller und verkehrlicher Sicht „konsistenter Raum“, dessen hier zusammengefassten Partnergemeinden gemeinsam regional bedeutsame (Schlüssel-)Projekte stemmen könnten, die wiederum Vorteile für die künftige

Entwicklung der Region als auch für die eigene kommunale Entwicklung bringen werden. Eine „passende“ räumliche Abgrenzung des sich zu konstituierenden Nachbarschaftsforums abzustimmen und festzulegen, ist sicherlich einer der ersten operativen Aufgaben.

Ein weiterer wichtiger Schritt neben der Konstituierung des neuen Nachbarschaftsforums sollte eine gemeinsame und von allen Beteiligten gegenzuzeichnende Absichtserklärung (Kooperationsvereinbarung/Spielregeln) sein, wonach sich das Nachbarschaftsforum als Institution kurzfristig gründen und sich einen institutionellen und operativen Rahmen im Sinne einer Kooperationsvereinbarung geben wird.

Im Rahmen der Konstituierung des neuen Nachbarschaftsforums sind ebenfalls zu Beginn die wichtigen, intensiv zu verfolgenden Handlungsfelder und Kernbedarfe der Region in einer Zielagenda abzustimmen und festzulegen.

Entsprechende Handlungsfelder könnten sein:

1. die Verlängerung des schienengebundenen Nahverkehrs in Richtung Glinde und Geesthacht,
2. die verkehrsinfrastrukturelle „Modernisierung“ entlang der Siedlungsachsen, Siedlungskernen und ÖPNV-Übergabepunkten sowie
3. die Steuerungsaufgaben einer kooperativen Siedlungs-, Wohnungsbau- und Gewerbeentwicklung in der (Teil-)Region.

Ein weiterer wichtiger Einstiegsschritt ist die Klärung der Frage eines Kümmerers oder einer Geschäftsstelle, der oder die möglichst kurzfristig das operative Geschäft des kommunikativen, planenden Verfahrens übernehmen kann. Mit dieser Aufgabe ist nicht nur das „Inlaufenbringens“ des neuen Forums verbunden, sondern vielmehr die perspektivisch anzugehende Aufgaben-Agenda und die damit verbundene „Road-Map“ zu bewegen und umzusetzen.



Impulsgeber für den zuvor skizzierten Einstiegsprozess für das neue „Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au“ sollte das Mittelzentrum Glinde, Reinbek, Wentorf b. Hamburg gemeinsam mit dem Bezirk Hamburg-Bergedorf sein. Flankiert und unterstützt werden sollte der Prozess durch die beiden Landesplanungsbehörden aus Kiel und Hamburg.

**Werkzeug verfolgt primär die Ziele:**

- 4) Schaffung bedarfsgerechter und **differenzierter Wohnraumangebote** in der Region
- 5) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt- und Landschaftsraum
- 6) Verhinderung der Zersiedlung und **Reduzierung des Flächenverbrauchs**
- 7) Erweiterung/Verlängerung des **schienengebundenen ÖPNV-Netzes** in die Region
- 8) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 9) Unterstützung, Erweiterung und Etablierung **„leistungsfähiger Institutionen“** in der Region auf Maßstab der Nachbarschaften
- 10) **Fortführung des gesamtregionalen Diskurses** und Prozesses zum Regio-konzept, insbesondere zu bedeutenden siedlungsstrukturellen (z.B. Gewerbeentwicklungen) und verkehrspolitischen Vorhaben (z.B. Ausbau SPNV in die Region)

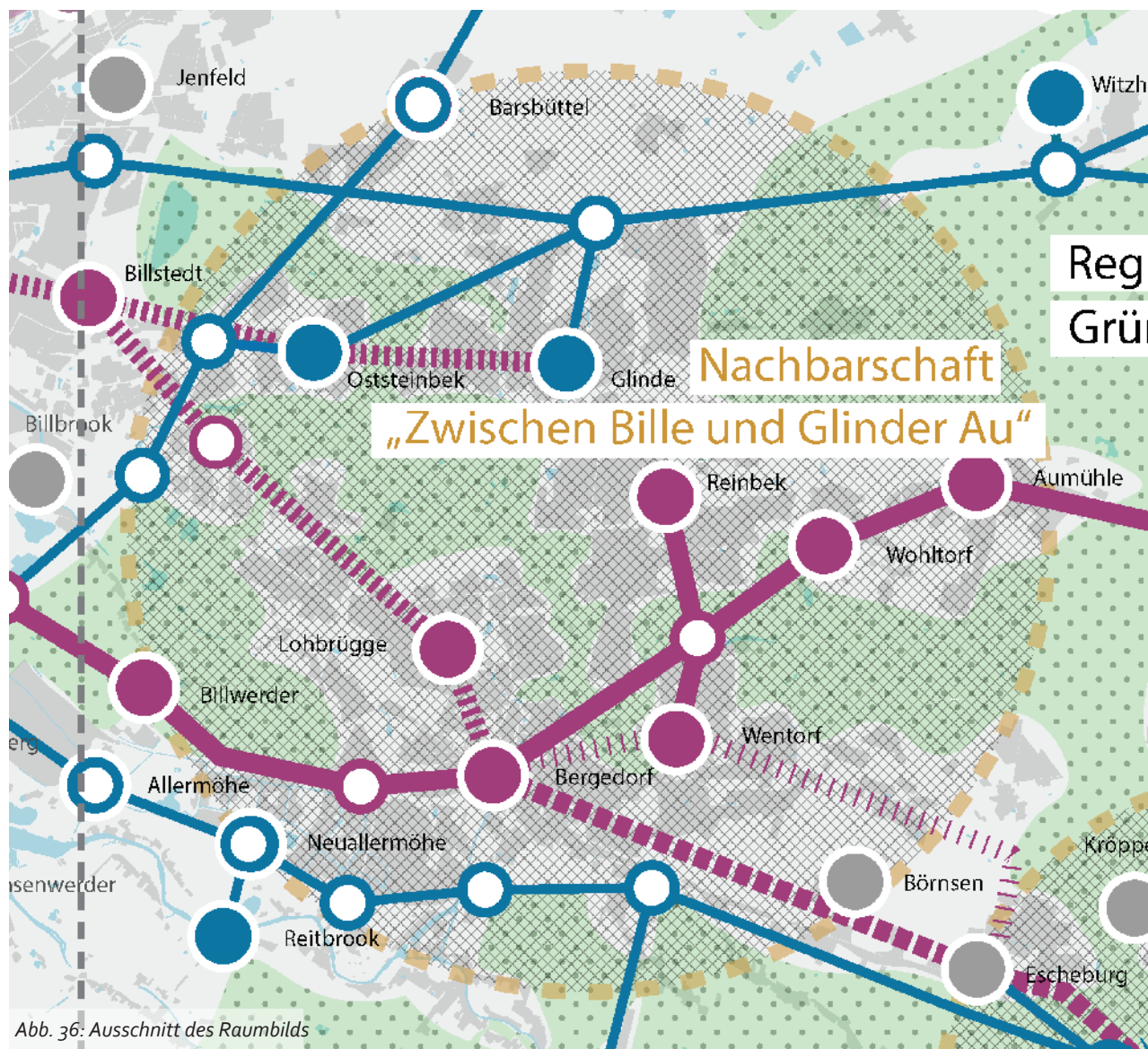


Abb. 36: Ausschnitt des Raumbilds

# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Nachbarschaftsforum

### Zwischen Bille und Glinder Au

#### Hauptverantwortlicher Akteur:

Phase 1: Glinde, Reinbek, Wentorf b. Hamburg; Bezirk Hamburg-Bergedorf mit Unterstützung von BSW, Landesplanung S.-H., Kreis Stormarn, Kreis Herzogtum Lauenburg

Phase 2: das sich konstituierende Nachbarschaftsforum

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Sondierungstreffen für Nachbarschaftsforum	kurzfristig	Bergedorf mit Unterstützung BSW, Landesplanung und Kreis Stormarn plus Mittelzentrum Reinbek / Glinde / Wentorf b. Hamburg	Einberufung einer Zusammenkunft der in das Nachbarschaftsforum einzubindenden Kommunen, ggf. gleichzeitig mit der Präsentation des Regiokonzepts
Aufstellung und Abstimmung der Ziel- und Aufgabenstellungen	kurzfristig	Beteiligte Städte und Gemeinden	Befassung mit der Ziel- und Aufgabenstellung eines „Nachbarschaftsforums Zwischen Bille und Glinder Au“ in den kommunalen Gremien
Aufsetzen eines "Letter of Intent"	kurzfristig	Beteiligte Städte und Gemeinden	Zeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung („Letter of Intent“) der beteiligten Kommunen zur Gründung eines Nachbarschaftsforum als Institution mit einer rahmensetzenden Kooperationsvereinbarung
Aufstellung Kooperationsvereinbarung	mittelfristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Ausarbeitung der Kooperationsvereinbarung, Konstituierung des Nachbarschaftsforums und Einsetzung einer operativen Steuerungs- und Koordinierungsstelle, die das gesamte verabredete Verfahren übernimmt (ggf. durch eine gemeinsame, nachhaltig tragende „Finanzierungsumlage“)
Aufgabenagenda	mittelfristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Festlegung der Aufgabenagenda der prioritären Maßnahmen und Aufgaben und der „Road-Map“

#### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

#### Visionärer Ausblick:

Die Nachbarschaft "Zwischen Bille und Glinder Au" kann perspektivisch als verwobener Wohn- und Wirtschaftsraum verstanden werden. Die Lebenswelten der Bewohnerinnen und Bewohner sind schon jetzt grenzübergreifend. Bereits heute besteht in Form des Gemeinsamen Mittelzentrums eine innovative Form der interkommunalen Arbeitsteilung. Im Nachbarschaftsforum können weitere neue Formen interkommunaler Kooperationen erprobt und weiterentwickelt werden.





## Werkzeug 10

# Stadt-Umland Kooperation der Region Geesthacht

Um die künftigen, komplexen Aufgaben im Zusammenhang mit der weiteren Siedlungsdynamik im Stadt-Umland-Bereich gemeinsam bewältigen zu können, sind Formate in der Region zu etablieren, die den interkommunalen Austausch in der Region verstärkt beleben und intensivieren bis hin, dass es zu verbindlichen interkommunalen Kooperationsvereinbarungen kommen soll und muss. Hierbei spielen die durch bereits gelebte und kooperierende Nachbarschaften definierten Räume eine besondere und auch tragende Rolle.

Ein entsprechender nachbarschaftlicher Kooperationsraum bildet die „Stadt-Umland-Kooperation in der Region Geesthacht“ (SUK). Diese, aktuell auf eine kooperative Zielvereinbarung sich verständigende Stadt-Umland-Kooperation, beruht auf dem nach wie vor vorhandenen Gebietsentwicklungsplan für die Stadt Geesthacht und einige seiner Umlandgemeinden aus dem Jahr 2001. Eingebunden in diese „neue Ära“ der Stadt-Umland-Kooperation sind neben der Stadt Geesthacht die Gemeinden Hamwarde, Hohenhorn, Kröppelshagen-Fahrendorf, Wiershop und Worth. Unterstützt wird diese Kooperation durch das Amt Hohe Elbgeest, dem Kreis und der Wirtschaftsförderung Herzogtum Lauenburg sowie der Landesplanung Schleswig-Holstein.

Die nachhaltige Stärkung und perspektivische Weiterentwicklung dieser Teilregion in der östlichen Metropolregion durch diese sich bereits konstituierte kooperierende Stadt-Umland-Nachbarschaft zielt auf verschiedene wichtige zu bewegendende Fachthemen im Stadt-Umland-Kontext wie das Thema Wohnen, Wirtschaft und Arbeit, Verkehr und Mobilität, Naherholung, Tourismus und Naturschutz aber auch das zentrale operative Thema der künftigen Zusammenarbeit.

Zu allen diesen Fachthemen wie auch für die künftige Zusammenarbeit haben sich die in die Stadt-Umland-Kooperation eingebundenen Kommunen eine gemeinsam getragene und verbindliche

Zielvereinbarung gegeben, die im Laufe des Jahres gemeinsam entwickelt wurde. Die Zielvereinbarung hat eine Laufzeit bis 2030, in dem die Ziele angegangen, bewegt und in Teilen umgesetzt werden sollen. Das von der SUK sich gegebene und mit den Fachzielen unterlegte Leitbild für die Region Geesthacht im Südosten der Metropolregion wird durch das vorliegende Regiokonzept getragen und unterstützt. Vor allem die Entwicklungsziele für die Region Geesthacht werden eine weitere, vor allem wirtschaftsstrukturelle Dynamik in den Bereich Siedlungsentwicklung und Infrastruktur für diesen südöstlichen Teil der Metropolregion auslösen, aber auch eine deutliche Alternative zu den nach wie vor großen Pendlerbewegungen aus Richtung Geesthacht darstellen. Dies betrifft:

- Bereich Wohnen, wonach über 3.100 WE bis 2030 in Geesthacht, Hamwarde und Wiershop entstehen sollen,
- Bereich Wirtschaft und Arbeit, wonach u.a. ein gemeinsames Gewerbeflächenentwicklungskonzept entstehen soll sowie ein interkommunales Gewerbegebiet an der künftigen Umgehungsstraße/ A21 entwickelt werden soll, sowie
- Bereich Verkehr und Mobilität, wonach die Region Geesthacht eine verbesserte, überregionale Erreichbarkeit durch eine schienengebundene Anbindung in Richtung Hamburg-Bergedorf mittelfristig erfahren soll,

Aus Sicht des Regiokonzepts sollte das SUK der Region Geesthacht überlegen, ob nicht auch die Gemeinde Escheburg in den Kooperationsverbund verbindlich eingebunden werden sollte, da im bisherigen Zuschnitt des westlich liegenden Bereichs des Nachbarschaftsforums "Zwischen Bille und Glinder Au" die Gemeinde Escheburg (ggf. noch) nicht eingebunden ist, da die Bezüge in Richtung Geesthacht aus Sicht der Gemeinde Escheburgs wohl überwiegen.

# Maßnahmenfahrplan Werkzeug Stadt-Umland Kooperation der Region Geesthacht

## Hauptverantwortlicher Akteur:

- Lenkungsgruppe der SUK-Region Geesthacht
- Amt Hohe Elbgeest (Geschäftsführung)

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Zielvereinbarung	kurzfristig	Beteiligte Städte und Gemeinden	Unterzeichnung der Zielvereinbarung der SUK Region Geesthacht
Prüfung der festen Ein- bindung der Gemeinde Escheburg in den SUK- Teilnehmerkreis	mittelfristig	SUK Region Geesthacht, Nachbarschaftsforum "Zwischen Bille und Glinger Au"	Prüfung der Übernahme/Anlehnung der Koop-Vereinbarung des SUK für das Nachbarschaftsforum "Zwischen Bille und Glinger Au"
Einrichtung und Verste- tigung der inhaltlichen Kooperation des SUK mit dem neu sich kons- tituierenden Nachbar- schaftsforum zwischen Bille und Glinger Au	kurzfristig	Amt Hohe Elbgeest, SUK-Region Geesthacht und Nachbarschaftsfo- rum zwischen Bille und Glinger Au	Schwerpunktsetzung auf den jeweiligen Projekt- und Maßnahmen-Agenden insbes. zum Thema "Ausbau der SPNV- Verbindung zwischen Bergedorf und Geesthacht"
Mobilitätshub Geesthacht	mittelfristig	Stadt Geesthacht	Erstellung eines Nahverkehrskonzepts mit S-Bahnhaltepunkten in Geesthacht, mit regionalen Mobilitätshub
Einrichtung eines regionalen Mobilitäts- managements	mittelfristig	SUK Region Geesthacht, Amt Hohe Elbgeest	Einstellung der erforderlichen Investi- tion in den Nahverkehrshaushalt

## Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

- Werkzeug 1: Erweiterung des U/S-Bahn-Netzes
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 13: Regionale Entwicklungsbereiche

## Visionärer Ausblick:

Die Stadt-Umland-Kooperation der Region Geesthacht ist ein Pionier in der Region in Bezug auf die Institutionalisierung interkommunaler Kooperationen in der Region. Von den hier gemachten Erfahrungen können die anderen Nachbarschaften sicherlich profitieren.

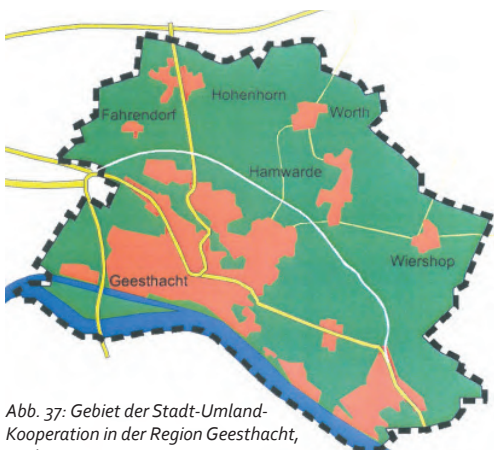


Abb. 37: Gebiet der Stadt-Umland-  
Kooperation in der Region Geesthacht,  
nach: [30]

## Werkzeug verfolgt primär die Ziele:

- 7) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt- und Landschaftsraum
- 8) Unterstützung, Erweiterung und Etablierung „**leistungsfähiger Institutionen**“ in der Region auf Maßstab der Nachbarschaften
- 9) **Fortführung des gesamtregionalen Diskurses** und Prozesses zum Regiokonzept, insbesondere zu bedeutenden siedlungsstrukturellen (z.B. Gewerbeentwicklungen) und verkehrspolitischen Vorhaben (z.B. Ausbau SPNV in die Region)



# Werkzeug 11

## Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus

Die beiden Nachbarschaftsräume Schwarzenbek Plus sowie Büchen Plus können aufgrund Ihrer Lage entlang der Bahnlinien (u.a. RE1) als gemeinsamer Verflechtungsbereich verstanden werden. Hinzu kommt Müssen als dritter, gut an die Bahn angebundener Partner.

Die zurzeit im Rahmen des Gutachtens "Wohnbauliche Entwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg" diskutierten Kooperationsräume entsprechen den Zielen des Regiokonzepts und deren Empfehlungen von Kooperationsräumen. Die hier angestoßenen Prozesse sind zu nutzen, um Kooperationsbeziehungen zu stärken und Kooperationsrahmen zu schaffen.

Zur Realisierung neuer Siedlungsentwicklung wird empfohlen die Lagen um die Bahnhöfe als Kristallisationspunkte zu begreifen. Hierbei ist zu beachten, die städtischen Qualitäten Schwarzenbeks sowie die ländliche Qualitäten Müssens und Büchens zu stärken und sich in Hinblick einer "Arbeitsteilung" bei der Intensivierung von Nutzungen abzustimmen.

### Werkzeug verfolgt die Ziele:

- 4) Schaffung bedarfsgerechter und **differenzierter Wohnraumangebote** in der Region
- 5) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt- und Landschaftsraum
- 6) Ausbau von standortgerechten und integrierten **Mobilitätshubs** (Mobilitätsstationen) zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV in der Region
- 7) **Nachhaltige Abwicklung** vorhandener und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse
- 8) Unterstützung, Erweiterung und Etablierung **„leistungsfähiger Institutionen“** in der Region auf Maßstab der Nachbarschaften
- 9) **Fortführung des gesamtregionalen Diskurses** und Prozesses zum Regiokonzept, insbesondere zu bedeutenden siedlungsstrukturellen (z.B. Gewerbeentwicklungen) und verkehrspolitischen Vorhaben (z.B. Ausbau SPNV in die Region)

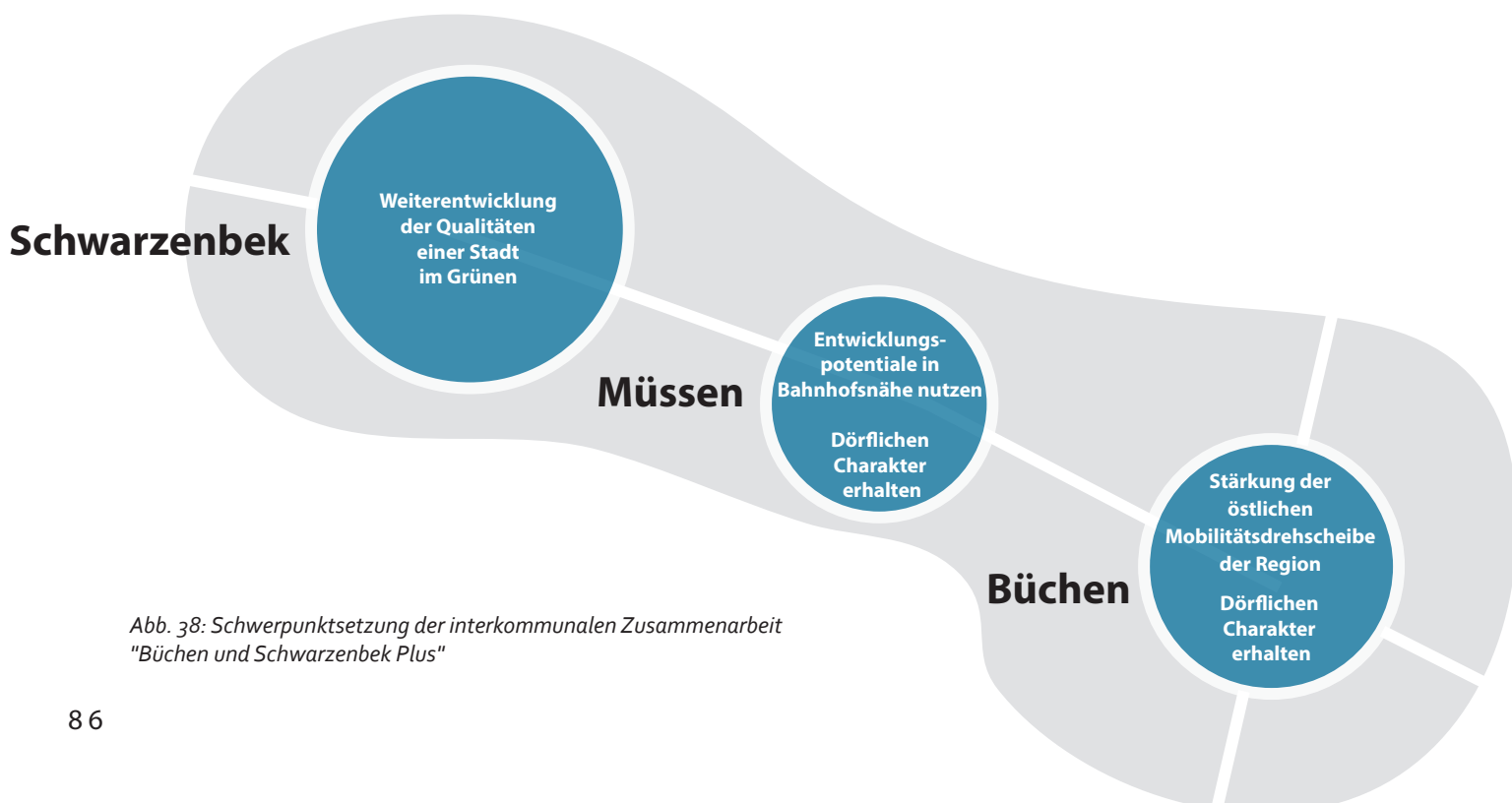


Abb. 38: Schwerpunktsetzung der interkommunalen Zusammenarbeit "Büchen und Schwarzenbek Plus"

# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Interkommunale Weiterentwicklung Büchen und Schwarzenbek Plus

### Hauptverantwortlicher Akteure:

Stadt Schwarzenbek, Gemeinden Büchen und Müssen

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
Etablierung der im Gutachten "Wohnbauliche Entwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg" diskutierten Kooperationsräume	kurz - bis langfristig	projektbezogener Arbeitskreis	Abstimmung mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg
Städtebauliche Verdichtung im Umfeld der Bahnhöfe	mittelfristig	Stadt Schwarzenbek, Gemeinden Büchen und Müssen	Durchführung von städtebaulichen Rahmenplanungen und Wettbewerben zur Identifikation von möglichen Verdichtungs- und Intensivierungspotentialen an den Bahnhofsumfeldern von Schwarzenbek, Müssen und Büchen als potentielle Kristallisationspunkte; ggf. Anpassung der Bauleitpläne auf Grundlage von Rahmenplanungen und Wettbewerben
Kontinuierliche Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Mobilitätshubs (Positivbeispiel Bahnhof Büchen)	kurz- bis langfristig	Entsprechende Stadt oder Gemeinde	Kontinuierliche Aufgabe
Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsvision	mittelfristig	Stadt Schwarzenbek, Gemeinden Büchen und Müssen	Sondieren von Optionen
Einführung einer gemeinsamen Planungsebene	mittel- bis langfristig	Stadt Schwarzenbek, Gemeinden Büchen und Müssen	Zu prüfen (bspw. gemeindeübergreifende Flächennutzungspläne)

### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

Werkzeug 3: Premiumpendlerroute RE 1

Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem

### Visionärer Ausblick:

Büchen, Müssen und Schwarzenbek wachsen in Zukunft zusammen! Mit ihren individuellen Qualitäten und der guten Anbindung an den ÖPNV können die Nachbarschaften "Büchen Plus" und "Schwarzenbek Plus" als gemeinsamer Siedlungs- und Kooperationsraum mit einer gemeinsamen Vision verstanden werden. Perspektivisch ist die Einführung einer verbindlichen gemeindeübergreifenden Planung ein anzustrebendes Ziel bis hin zu einer gemeinsamen Aufstellung in Bezug auf mittelzentrale Versorgungsfunktionen in Arbeitsteilung.



## Werkzeug 12

# Prozess "Quo Vadis Tritttau Plus"

Das Unterzentrum Tritttau als ein Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung und in den letzten Jahren stark gewachsen und wird gemäß der aktuellen Einwohnerprognosen auch im Gegensatz zum Umland weiterhin stark wachsen. Da bis zu 1.000 WE bis 2030 für den Bereich Tritttau gemäß Prognose erwartet werden, sollte im Zuge einer intensiveren Abstimmung und Kooperation mit den Umlandgemeinden über den Einsatz einer gemeindeübergreifenden, steuernden sowie ziel- und leitbildunterstützten Siedlungsentwicklungsplanung diskutiert werden. Eine Frage "Quo Vadis" – "Wo hin gehst du?" – Tritttau Plus liegt nahe.

Das Regiokonzept empfiehlt die Erarbeitung eines gemeinsamen räumlichen Leitbilds (Leitsatz aus Zukunftswerkstatt: „Ländliches Leben ist erlebbar“) zur Definition einer klaren Entwicklungsrichtung in Einklang mit den Vorgaben der Landesentwicklungsplanung.

Um eine differenzierte und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung auf dieser Grundlage zu ermöglichen, sollte die Intensivierung der direkten und interkommunalen Kooperation zur Siedlungsentwicklung erfolgen. Hierfür sollte eine aktive Nachbarschaft "Tritttau Plus" als Grundlage für die weiteren interkommunalen Kooperationen mit den Umlandgemeinden eingerichtet werden.

Eine Form ist gemeinsam zu finden und die Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Gutachten "Wohnbauliche Entwicklung im Kreis Stormarn" zu berücksichtigen. Um dem Nachteil der fehlenden Schienenanbindung zu begegnen, könnte Tritttau in Zukunft mit der unter Werkzeug 4 beschriebenen neuen regionalen Bus-Typologie angebunden werden. Dies wäre ggf. nach einer Konzeptstudie zu prüfen und mit dem neuen regionalen Nahverkehrsplan abzustimmen.

### Werkzeug verfolgt die Ziele:

- 4) Schaffung bedarfsgerechter und **differenzierter Wohnraumangebote** in der Region
- 5) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt- und Landschaftsraum
- 6) Unterstützung, Erweiterung und Etablierung **„leistungsfähiger Institutionen“** in der Region auf Maßstab der Nachbarschaften
- 7) **Fortführung des gesamtregionalen Diskurses** und Prozesses zum Regiokonzept, insbesondere zu bedeutenden siedlungsstrukturellen (z.B. Gewerbeentwicklungen) und verkehrspolitischen Vorhaben (z.B. Ausbau SPNV in die Region)

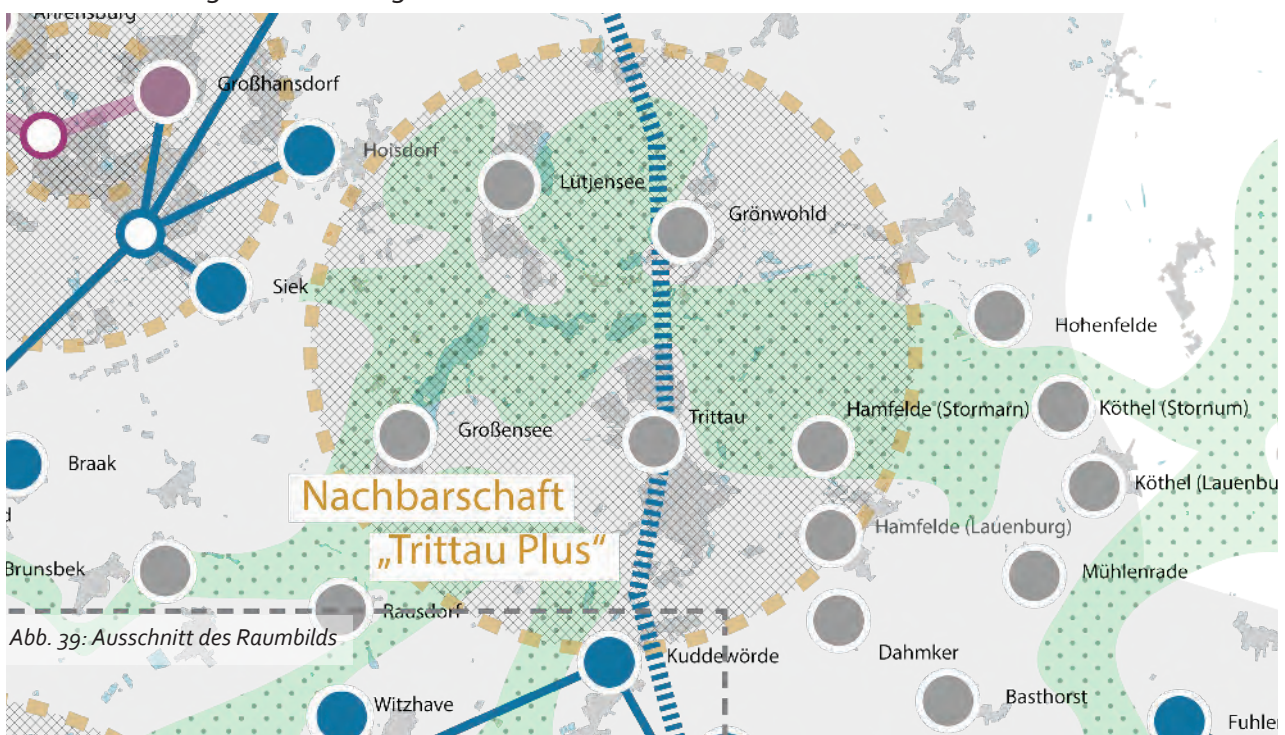


Abb. 39: Ausschnitt des Raumbilds



# Maßnahmenfahrplan

## Werkzeug Prozess "Quo Vadis Tritttau Plus"

### Hauptverantwortlicher Akteur:

Amt Tritttau

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortliche Akteure	Handlungsempfehlung
"Wohnbauliche Entwicklung im Kreis Stormarn"	kurzfristig	Amt Tritttau	Berücksichtigung der Empfehlungen des Gutachtens
Entwicklung eines Entwicklungsleitbildes Tritttau Plus	kurz- bis mittel- fristig	Gemeinde Tritttau	Aufstellung eines gemeinsamen Entwicklungsleitbildes Tritttau Plus und Erörterung der Organisation der Nachbarschaft
Prüfung einer Anbindung durch eine neue Bus-Typologie	mittelfristig	Hamburger Verkehrsverbund GmbH / Gemeinde Tritttau / Kreis Stormarn	Je nach Ergebniss der Konzeptstudie: Prüfung einer Anbindung Trittaus
Gründung einer Nachbarschaft Tritttau Plus	mittelfristig	Beteiligte Gemeinden	Entwicklung einer gemeinsamen Kooperationsagenda, einschl. Kooperationsvereinbarung, ggf. Einrichtung einer steuernden Geschäfts-/Kümmererstelle, Einwerbung operativer Mittel zum Aufbau und Steuerung des Nachbarschaftsforum Tritttau Plus

### Besondere Wechselwirkung mit anderen Werkzeugen:

Werkzeug 4: Neue regionale Bus-Typologie

### Visionärer Ausblick:

Wie entwickelt sich die Einwohnerzahl Trittaus weiter? Entwickelt sich hier bald eine neue Stadt in Schleswig-Holstein? Vielleicht könnte in Tritttau gezeigt werden, dass durch eine neue Bus-Typologie ÖPNV-Qualitäten erzeugt werden, die vergleichbar sind mit denen der Schiene. Dadurch könnte neue Siedlungsentwicklung im Raum Tritttau Plus verträglich und im Kontext einer nachhaltigen Entwicklung sinnvoll werden.



# Werkzeug 13 Regionale Entwicklungsbereiche

Entscheidend aus Sicht des Regio-konzepts ist es, die Raumverträglichkeit durch die verstärkte Siedlungsentwicklung und den daraus resultierenden Mobilitätsbedarfen im Stadt-Umland-Bereich zu gewährleisten. Dies soll und kann durch ein starkes Nahverkehrssystem mit modernen Mobilitätsangeboten erreicht werden, die im nahen Wohnumfeld erreichbar sind.

Die Empfehlungen des Regio-konzepts gehen dahin, sich auf drei Entwicklungsbereiche zu konzentrieren und in den Nachbarschaften (insb. "Zwischen Bille und Glinder Au") zu diskutieren. Diese orientieren sich an den in den Werkzeugen 1 - 3 dargestellten Möglichkeiten für neue ÖPNV-Linien. Die Potentiale der Siedlungserweiterung und Innenentwicklung sollen bei der Bewertung der Linien berücksichtigt werden. Die Siedlungsentwicklung und Planung neuer Linien muss somit integriert betrachtet werden.

Insgesamt lassen sich drei Entwicklungsbereiche im Raumbild identifizieren:

- **Entwicklungsbereich I: Billstedt <-> Glinde**  
als zentraler Entwicklungsschwerpunkt des Nachbarschaftsforums
- **Entwicklungsbereich II: Lohbrügge <-> Bergedorf**  
als Entwicklungsschwerpunkt primär im Bezirk Bergedorf
- **Entwicklungsbereich III: Bergedorf <-> Geesthacht**  
als Entwicklungsschwerpunkt zwischen den Nachbarschaften "Zwischen Bille und Glinder Au" und Geesthacht Plus.

Als zentrales Instrument können interkommunale Entwicklungskonzepte als Vertiefung des Regio-konzepts aufgestellt werden. Diese Instrumente haben die folgenden Aufgaben:

- Identifikation von Erweiterungs- und Nachverdichtungspotentialen mit guter Anbindung an den ÖPNV
- Berücksichtigung der zu schaffenden Mobilitätshubs als besondere Suchbereiche für Nachverdichtungspotentiale

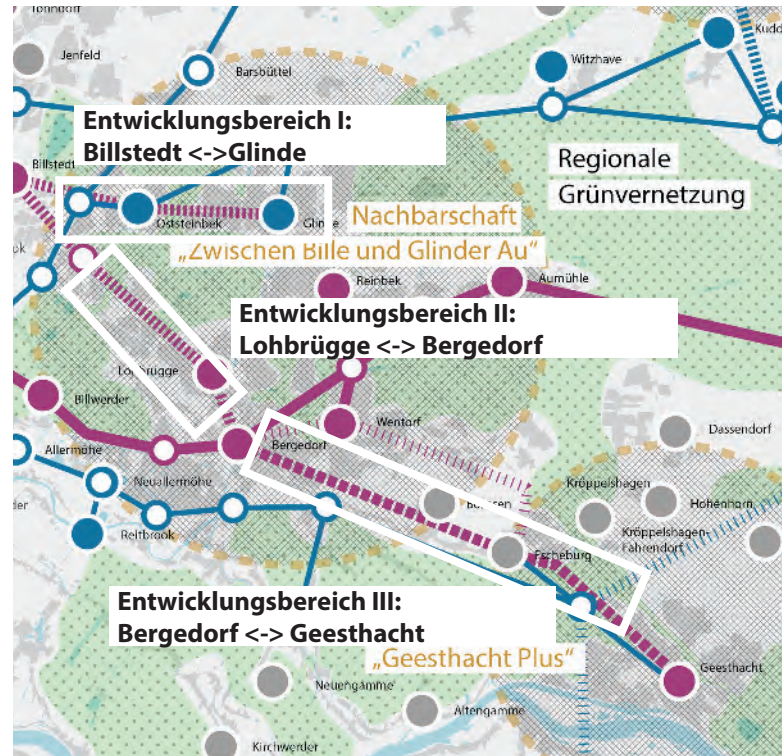


Abb. 40: Übersicht über die drei regionalen Entwicklungsbereiche

- Definition von Grenzen der Bebauung in Abstimmung mit dem zu gründenden Regionalpark
- Stärkung städtebaulicher und architektonischer Qualitäten
- Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimanpassung
- Nutzung von Chancen zur Etablierung neuer Wohn- und Arbeitsformen
- Identifikation von Entwicklungsoptionen für die Umsetzung: Beteiligung von Projektentwicklern an ÖPNV-Kosten, Gründung Entwicklungsgesellschaften
- Etablierung einer Arbeits- und Kostenteilung bei der Umsetzung der Maßnahmen

Aus den Ergebnissen dieses Entwicklungskonzepts sind weitere Maßnahmen der Umsetzung abzuleiten.

# Maßnahmenfahrplan Werkzeug Regionale Entwicklungsbereiche

## Hauptverantwortlicher Akteur:

Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden des Entwicklungsschwerpunkts beziehungsweise SUK Region Geesthacht

Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Verantwortli- che Akteure	Handlungsempfehlung
Potentialflächenana- lysen in den Entwick- lungsbereichen	kurzfristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Durchführung einer Potentialflächenanalyse
Berücksichtigung der Systementscheidung für neue ÖPNV-Verbin- dungen	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Berücksichtigung der perspektivischen Entwicklungspotentiale bei der in den Werkzeugen Werkzeug 1,2 und 4 darge- stellten Systementscheidung
Interkommunale Ent- wicklungskonzepte für die Entwicklungsberei- che	kurz- bis mittel- fristig	Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au	Erstellen eines entsprechenden Plan- werks (Aufgaben siehe Werkzeugbe- schreibung)

## Besondere Wechselwirkungen zu anderen Werkzeugen:

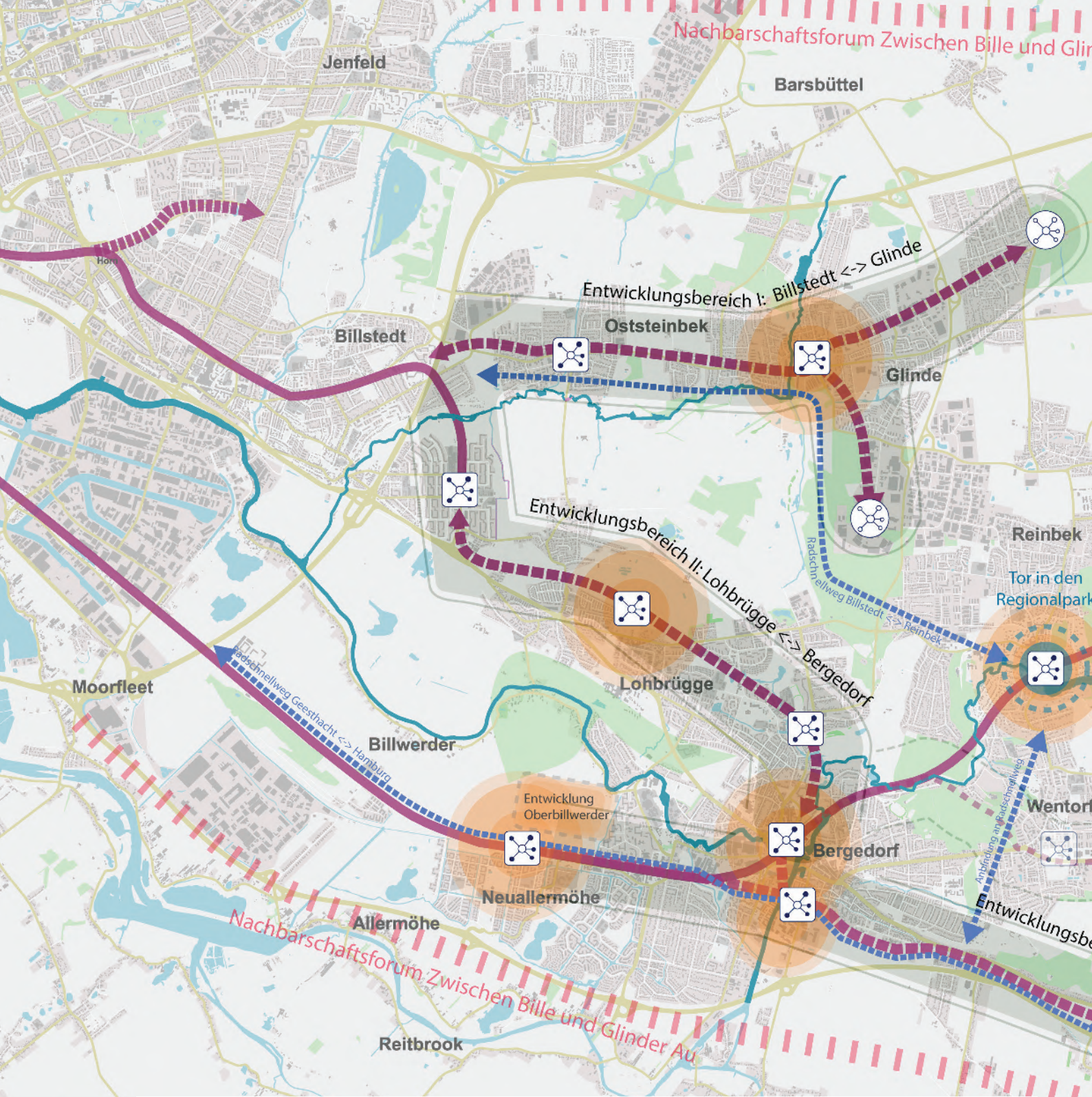
- Werkzeuge 1, 2 und 4: Systementscheidung zur Stärkung des ÖPNV
- Werkzeug 6: Regional abgestimmtes Mobilitätshubsystem
- Werkzeug 9: Nachbarschaftsforum Zwischen Bille und Glinder Au
- Werkzeug 10: Stadt-Umland Kooperation der Region Geesthacht

## Visionärer Ausblick:

Im Sinne eines regionalen und solidarischen Verständnisses können in den Entwicklungsbereichen wesentliche Siedlungsentwicklungspotentiale hervorgehoben werden. Doch geht es hier um mehr als nur die Findung von neuen Wohn- und Arbeitsorten. Die Entwicklung neuer, starker ÖPNV-Anschlüsse sowie die Weiterentwicklung städtebaulicher Qualitäten können einen essentiellen Mehrwert für die in diesen Räumen wohnenden und arbeitenden Menschen bilden. Neue Formen einer Co-Finanzierung von ÖPNV-Kosten durch Projektentwickler können hier zukunftsweisend erprobt werden.

## Werkzeug verfolgt die Ziele:

- 1) Definition von regional abgestimmten **Entwick-  
lungsschwerpunkten** in der Region
- 2) **Ausnutzung** von **Innenentwicklungspoten-  
tialen**
- 3) **Baulandentwicklung und -aktivierung** im  
Umfeld leistungsfähiger Umsteigepunkte an  
ÖPNV-Trassen
- 4) Schaffung bedarfsgerechter und **differenzier-  
ter Wohnraumangebote** in der Region
- 5) Stärkung **städtischer Qualitäten**
- 6) Definition **klarer Grenzen** zwischen Stadt-  
und Landschaftsraum
- 7) Verhinderung der Zersiedlung und **Reduzie-  
rung des Flächenverbrauchs**

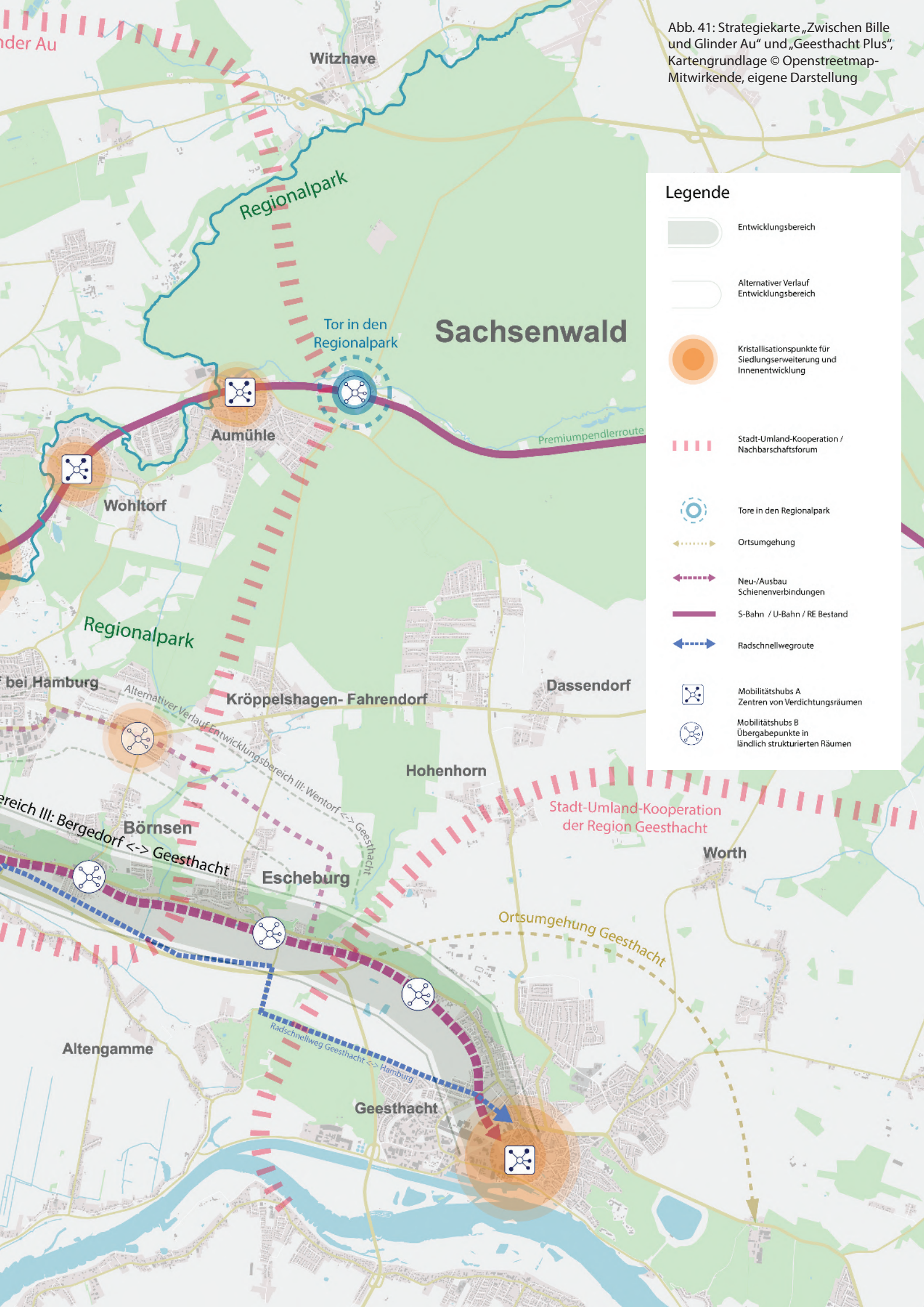


## 5.0 Strategiekarte „Zwischen Bille und Glinder Au“ und „Geesthacht Plus“

Der Raum „Zwischen Bille und Glinder Au“ und „Geesthacht Plus“ ist der Vertiefungsbereich des Regiokonzepts. Die Strategiekarte zeigt die drei Entwicklungsbereiche im Raum und die Kristallisationspunkte als Potentiale der Siedlungserwei-

terung und Innenentwicklung. Zur Verkehrsentwicklung sind mögliche neue Trassen für den ÖPNV und Radschnellwegrouten verortet. Im Folgenden wird auf die einzelnen Entwicklungsbereiche eingegangen.

Abb. 41: Strategiekarte „Zwischen Bille und Glinder Au“ und „Geesthacht Plus“, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung



### Legende

-  Entwicklungsbereich
-  Alternativer Verlauf Entwicklungsbereich
-  Kristallisationspunkte für Siedlungserweiterung und Innenentwicklung
-  Stadt-Umland-Kooperation / Nachbarschaftsforum
-  Tore in den Regionalpark
-  Ortsumgehung
-  Neu-/Ausbau Schienenverbindungen
-  S-Bahn / U-Bahn / RE Bestand
-  Radschnellwegroute
-  Mobilitätshubs A  
Zentren von Verdichtungsräumen
-  Mobilitätshubs B  
Übergabepunkte in ländlich strukturierten Räumen

**Entwicklungsbereich I:  
Billstedt <-> Glinde**

Der Stadtbereich zwischen Billstedt über Oststeinbek und Glinde bis hin zu Neuschöningsstedt und dem gemeinsamen Gewerbegebiet Reinbek/Glinde ist vom Nachbarschaftsforum „Zwischen Bille und Glinde Au“ als kooperativ zu entwickelnder Schwerpunktbereich zu verstehen. Er stellt einen der Schlüssellräume des zu gründenden Nachbarschaftsforums dar. Im Sinne einer integrierten Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung können Qualitäten des Stadtraums hier weiterentwickelt werden.

Zentrale Weichenstellung für diesen Bereich wird die Herbeiführung einer Systementscheidung in Bezug auf die unter Werkzeug 1,2 und 4 dargestellten neuen, starken ÖPNV-Schnellstrecken sein. Hierbei besteht die Empfehlung, im Sinne eines innovationsbereiten Ansatzes, perspektivische Erweiterungs- und Nachverdichtungspotentiale mitzubedenken.

Durch die Schaffung von zwei Mobilitätshubs B – Übergabepunkte in ländlich strukturierten Räumen in der Nähe der Abfahrten der K80 (Beispielsweise im Gewerbebestandort Glinde/Reinbek und Neuschöningsstedt) können Pendlerverkehre besser in der Region organisiert werden.

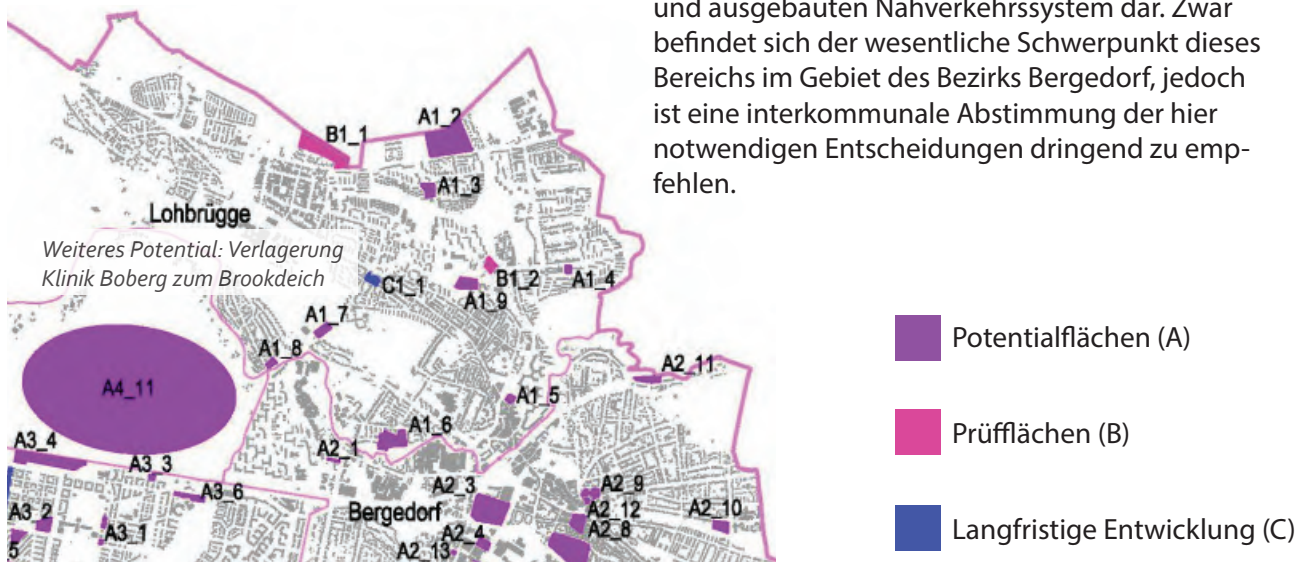
Unterstützt wird dieser Entwicklungsbereich in Zukunft durch einen neuen Radschnellweg Oststeinbek - Glinde - Reinbek.

**Entwicklungsbereich II:  
Lohbrügge <-> Bergedorf**

Der Siedlungsbereich zwischen Billstedt-Mümmelmannsberg – Lohbrügge und Bergedorf wird sich in den kommenden Jahren weiter verdichten und weiteren Wohnungsbau generieren. Im Wohnungsbauprogramm für den Bezirk Hamburg-Bergedorf 2018 sind weitere Potential- und Prüfflächen für Wohnungsneubau in Lohbrügge und im Zentrum von Bergedorf ausgewiesen. Die letzten Wohnraumbedarfsprognosen gingen für den Bereich Lohbrügge von 1.800 WE und für Bergedorf von 4.500 WE aus. Insbesondere die Entwicklungen in Lohbrügge lokalisieren sich überwiegend im Bereich der Stadtgrenze.

Eine neue starke ÖPNV-Linie (bspw. als U-Bahnverlängerung von Mümmelmannsberg über Lohbrügge nach Bergedorf) wäre ein Meilenstein eines modernen und zukunftsweisenden schienengebundenen Nahverkehrs im Osten Hamburgs. Sie würde mit Haltestellen im Bereich Lohbrügge für einen Großteil der wachsenden Bevölkerung eine deutlich verbesserte Anbindung, sowie auch für einen großen Teil der Pendler aus diesem Bereich eine echte Alternative darstellen.

Ein erster wichtiger Verfahrensschritt für einen künftigen Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs zwischen Mümmelmannsberg nach Bergedorf über Lohbrügge wäre die Verankerung im derzeit in der Entstehung befindlichen Entwicklungskonzept Hamburg-Bergedorf. Im Sinne einer künftig engeren Abstimmung und Verzahnung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich der östlichen Metropolregion Hamburg stellt diese ÖPNV-Verbindung einen starken Schritt in Richtung eines verbesserten und ausgebauten Nahverkehrssystems dar. Zwar befindet sich der wesentliche Schwerpunkt dieses Bereichs im Gebiet des Bezirks Bergedorf, jedoch ist eine interkommunale Abstimmung der hier notwendigen Entscheidungen dringend zu empfehlen.



9 4 Abb. 42: Übersicht der Wohnungsbauentwicklungspotentiale in Hamburg-Bergedorf - Auszug, nach: [30]

### **Entwicklungsbereich III: Bergedorf <-> Geesthacht**

Ebenso wie die Entwicklungsbereiche I und II spielt der Entwicklungsbereich III: Bergedorf - Geesthacht eine weitere wachsende Rolle in der künftigen siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung im Südwesten der Region. Dies begründet sich in den starken Entwicklungsdynamiken in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur in den beiden „Polen“.

Die beiden neuen, in der Fertigstellung befindlichen Entwicklungskonzepte (Entwicklungskonzept Bergedorf, SUK-Geesthacht) zeigen deutlich auf, welche Auswirkungen aus deren Entwicklungsprojekten und -maßnahmen zu erwarten sind. Es werden deutliche Standortstärkungen durch die künftigen Wohnungsbau- (Oberbillwerder, Bergedorf-Süd), Gewerbe- (Technologiestandorte) und Infrastrukturplanungen (Umzug Boberg-Krankenhaus nach Bergedorf) für den gesamten Bergedorfer Bereich zu erwarten sein, die wiederum auch weitere verkehrsinduzierende Effekte haben werden.

Ähnlich wie in Bergedorf setzt die Stadt Geesthacht gezielt auf die Stärkung und Ausbau ihrer Zukunfts- und Wachstumspotentiale als regionaler und internationaler Wirtschafts und Forschungsstandort. Auch um verstärkt Wohnen und Arbeiten zusammenzubringen aber auch stärker Facharbeitskräfte an den Standort Geesthacht zu binden, setzt die SUK-Region verstärkt darauf, den Wohnstandort Geesthacht gezielt mit attraktivem und bezahlbarem Wohnraum auszubauen. Im Rahmen der SUK-Region-Entwicklung strebt man dort eine Größenordnung von über 3.100 Wohneinheiten bis 2030 an.

Entscheidend für die raumbezogene Verträglichkeit dieser absehbaren starken Entwicklungen, die sich auch erheblich auf den gesamten Entwicklungsbereich mit den Teilräumen Wentorf b. Hamburg, Börnsen und Escheburg auswirken wird, sind deutliche Investitionen in den Ausbau und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und hier vor allem in den schienenengebundenen Ausbau der Verbindung Bergedorf – Geesthacht nötig.

Aktuelle Angaben über die Frage, wo welche künftige Streckenführung zwischen Bergedorf und Geesthacht am sinnvollsten verlaufen soll, welche Investitionen und wirtschaftliche Rentab-

ilitäten mit der einen oder anderen Streckenführung verbunden sind, liegen noch nicht vor. Die Untersuchungen sollten vor dem Hintergrund der aktuellen regionalen und länderübergreifenden Ambitionen zur Stärkung der Region u.a. durch einen starken ÖPNV neue „Leitziele“ als Grundlage der Machbarkeit heranziehen, welche die Qualität der Angebotsplanung vor eine bereits festzumachende wirtschaftliche Tragfähigkeit durch Einwohnergleichwerte stellt. In jedem Fall ist ein schienengebundener Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Bergedorf und Geesthacht, mit evtl. Schienenanbindung in Richtung Hamburg im Bereich Nettelburg, mit Haltepunkten im Bereich Bergedorf-Süd, Börnsen, Escheburg sowie zwei Stationen in Geesthacht weiterzuerfolgen. Wobei eine vorläufige Endhaltestelle im östlichen Teil Geesthachts im Bereich des Forschungsbereichs des Helmholtz-Zentrums sein könnte.

Gleichzeitig werden die Siedlungsstandorte durch eine stark verbesserte ÖPNV-Anbindung in ihrer jeweiligen Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung deutlich befördert und bekommen weitere Entwicklungsimpulse. Insofern bedarf es bei der anstehenden Machbarkeitsuntersuchung zum Ausbau eines schienengebunden Nahverkehrs in diesem Teil der Region auch gleichzeitig zukunftsweisender (u.a. Mobilitätsstationen), attraktiver und zusammenhängender Standortentwicklungsplanungen zur Anbindung der Gemeinden an die neue SPNV-Verbindung. Dabei sollten integrierte (auf der Geest) Haltestellen und attraktiven Mobilitätsstationen als Übergabepunkte dienen.

#### **Weitere Potentiale**

Im Vertiefungsbereich stellen die drei Entwicklungsschwerpunkte die wesentlichen Potentiale für neue Siedlungserweiterungen und Innenentwicklungen dar. Jedoch sind Potentiale primär auch entlang der Haltestellen der S-Bahn / RE1 zu suchen und durch die Weiterentwicklung als Mobilitätshubs zu unterstützen. Hier sind die Bahnhöfe Reinbek, Aumühle und Wohltorf zu nennen. Darüber hinaus können die beiden Bahnhöfe Reinbek und Friedrichsruh die Rolle von "Toren in den Regionalpark" übernehmen.

# 6.0 Wie geht es weiter

Mit dem Regiokonzept liegt eine Grundlage vor, auf der die zukünftige Entwicklung der Siedlung, des Verkehrs und des Freiraums in der Region in einem kooperativen Verständnis weiterentwickelt werden kann.

Mit dem Leit- und Raumbild ist ein Aufschlag für ein gemeinsames Regionsverständnis erarbeitet worden. Dieses gilt es nun in den politischen Gremien in der Region vorzustellen und weiter zu diskutieren. Mit den regionalen Werkzeugen bietet das Konzept Maßnahmenfahrpläne mit einem innovationsbereiten Verständnis an der Weiterentwicklung der Region weiterzuarbeiten.

Unserer Auffassung nach ist vorrangig eine Systementscheidung für potentielle neue ÖPNV-Trassen zu treffen. Ein Regionalpark bietet eine Option das Thema Inwertsetzung und Schutz von Freiräumen im gesamtregionalen Maßstab voranzubringen. Ein weiterer Schwerpunkt wird die Konstituierung leistungsfähiger Formate der Kooperationen in den Nachbarschaftsräumen im Jahr 2020 sein.

Erst auf der Grundlage politischer Beschlüsse kann das Gutachten durchschlagende Wirkung entfalten. Das Regiokonzept muss in formellen und informellen Plänen des Landes, Entwicklungsplanungen sowie Bauleitplanungen der Kommunen Berücksichtigung finden.

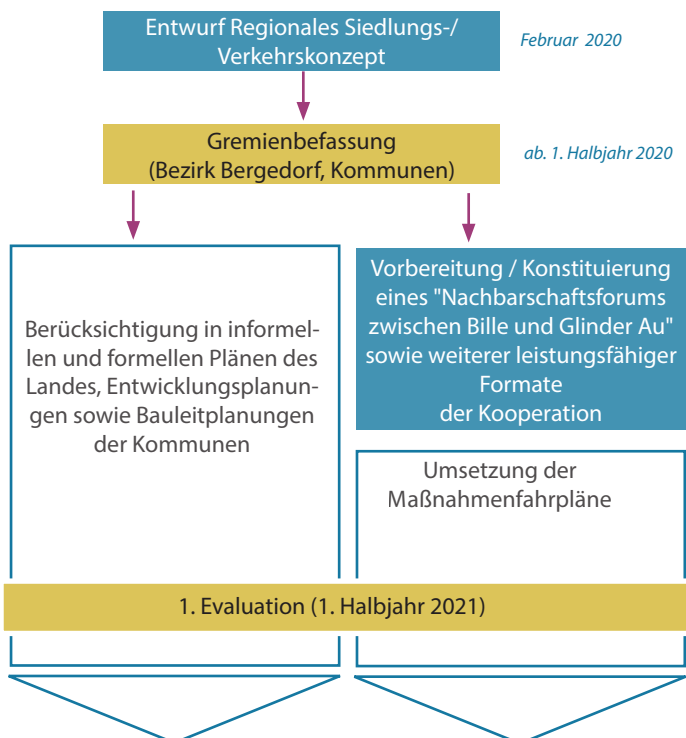
Im Kernraum ist die Konstituierung eines "Nachbarschaftsforums zwischen Bille und Glinder Au" für den Prozessfortgang und die Maßnahmenumsetzung von zentraler Bedeutung.

Empfohlen wird die Durchführung von jährlichen Evaluationen, um die Verstetigung und Umsetzung auf gesamtregionaler Ebene zu betrachten. Weiterführend sollte die Evaluation in Form eines Evaluationsworkshops (erstmalig im 1. Halbjahr 2021) mit Vertreterinnen und Vertretern der Region durchgeführt werden.

Wir empfehlen als Koordinator zur Durchführung die Stadt Reinbek in Kooperation mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Hamburg zu benennen.

Hierbei stehen folgenden Fragestellungen im Vordergrund:

- Welche neuen Trends und Entwicklungen gilt es zu berücksichtigen?
- Wie ist der Stand bei der Konstituierung leistungsfähiger Formate der Kooperation?
- Was wurde in Bezug auf die Maßnahmenfahrpläne der regionalen Werkzeuge erreicht? Sind Maßnahmenfahrpläne anzupassen?
- Bedarf es neuer Werkzeuge bzw. sind welche obsolet?





# Literaturverzeichnis

- [1] CIMA-Gewerbeflächenbedarfsprognose 2030 (Fortschreibung) für den Kreis Stormarn, in: „Studie: Kreis braucht mehr Gewerbegebiete“, Verf. Lutz Kastendiek, Hamburger Abendblatt, 11.11.2019
- [2] Infas Institut für angewandte Sozialforschung GmbH; Mobilität in Deutschland -Regionalbericht Metropolregion Hamburg und den Hamburger Verkehrsverbund GmbH; Bonn; September 2019
- [3] Kreis Stormarn - Der Landrat; Fahrradfreundliches Stormarn - Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes; Lübeck, 2013
- [4] Herzogtum Lauenburg Marketing & Service GmbH; Radkarte; Mölln; 2019
- [5] P+R Betriebsgesellschaft mbH; B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg; Hamburg 2015
- [6] Metropolregion Hamburg; Potenzialanalyse für Radschnellwege; Hamburg, 2017
- [7] Hamburger Verkehrsverbund GmbH; HVV-Fahrplandaten (GTFS) Februar 2019 bis Dezember 2019; Hamburg Februar 2019.
- [8] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan; <https://www.bvwp-projekte.de>
- [9] Raumbewertungssystem Statistikportal Metropolregion Hamburg, (<https://metropolregion.hamburg.de/statistikportal-tabelle-flaechennutzung>, 13.12.19)
- [10] Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2018, Kap. 3.9, S. 87
- [11] Leitprojekt Biotopverbund, Metropolregion Hamburg, (<https://metropolregion.hamburg.de/biotopverbund>, 13.12.19)
- [12] „Nachbarschaftsforen in der Metropolregion Hamburg, informell, informativ, interkommunale und mehr“ – Dokumentation der Fachveranstaltung der Metropolregion Hamburg, FAG Siedlungsentwicklung am 21. Juni 2016, Geschäftsstelle der Metropolregion, Hamburg, 2016
- [13] „Hamburg und Schleswig-Holstein starten Dialog zur Raumplanung“, Pressemitteilung der Pressestelle der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Hamburg, 11.1.2019
- [14] Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzerweiterung - Ergebnisbericht; Hamburger Hochbahn AG, Hamburg, 2014
- [15] Gewerbeflächenkonzept (GEFEK II) für die Metropolregion Hamburg 2017, LEP-SH-Entwurf 2018
- [16] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsfortschreibung (jeweils Stand 31.12.)
- [17] 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn bis zum Jahr 2030, Schlussbericht; Verf.: Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR, Oktober 2017 (mit Gemeindedarstellung in den Ämtern); Datenbasis Bevölkerungsstände jew. per 31.12.2014
- [18] 1. Fortschreibung der der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Herzogtum Lauenburg bis zum Jahr 2030, Schlussbericht; Verf.: Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR, März 2018 (ohne Gemeindedarstellung in den Ämtern); Datenbasis Bevölkerungsstände jew. per 31.12.2014
- [19] Bevölkerungsvorausberechnungen und Modellrechnungen der Landesplanung Schleswig-Holstein und des Statistischen Landesamts, <https://www.statistik-nord.de/>, zuletzt besucht am 21.02.2020
- [20] empirica - Forschung und Beratung: Wohnungsmarktprognose 2030 für Schleswig-Holstein, Endbericht, Berlin, 2017
- [21] BPW - Baumgart + Partner - Stadt und Regionalplanung: Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel im Kreis Stormarn, Bremen, 2015
- [22] Ergebnisse einer fragebogenunterlegten Kommunalbefragung 2015 und 2018 – Angaben der jeweiligen Gemeinde- bzw. Ämterverwaltungen im Regio-Konzept, einschl. Bezirk HH-Bergedorf hinsichtlich ihrer geplanten und in Aussicht gestellten Wohnungsbauvorhaben (Anzahl WE), Durchführung 2015/2016 und 2018, jew. im Rahmen der Beauftragung durch das Mittelzentrum Reinbek, Glinde, Wentorf b.H. und der BSW, Hamburg; Befragung durchgeführt 2015 von der ARGE: BSR-Büro f. Stadt- und Regionalentwicklung, Hamburg und SBI, Hamburg sowie 2018 Durchführung im Abgleich mit den Ergebnissen der Kommunalbefragung von 2015 durch die ARGE BSR, Sweco und SBI
- [23] Statistikamt Nord für Hamburg und Schleswig-Holstein Nord, Zahlen und Fakten, Regionalstatistik und Datenbank, Internetabruf 06/2019; Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, jew. per 31.12. auf Basis der Fortschreibung der Wohnungen und Wohngebäude basierend auf den endgültigen Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung (GWZ) 2011
- [24] Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Nordost, Sonderauswertung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene nach Wohn- und Arbeitsort (Arbeitsplatz-/Beschäftigtenstatistik), Gemeindedaten 2015 und 2018, jew. per 30.6., Hannover, 04/2019; plus eigene Berechnungen
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Nordost, Sonderauswertung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und geringfügig Beschäftigte jew. am Arbeits- und Wohnort auf Gemeindeebene (Pendlerstatistik), beauftragte Auswertung durch BSR, Berichtsmonate jew. per 06/2014 und 06/2018, Hannover, 03/2019; plus eigene Berechnungen

# Abbildungsverzeichnis

[25] *Kartengrundlage: (C) Openstreetmap-Mitwirkende (Stand: Oktober 2018)*

*Radverkehr in Hamburg: Velo- und Freizeitrouen: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation*

*Radverkehr im Kreis Stormarn: Openstreetmap-Daten; sowie gemäß Fahrradfreundliches Stormarn - Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts, Lübeck 2013*

*Radverkehr im Kreis Herzogtum Lauenburg: Openstreetmap-Daten; gemäß Radkarte - thematische Rundtouren, Herzogtum Lauenburg Marketing & Service GmbH, Mölln 2019; sowie den Angaben des Kreises Herzogtum Lauenburg (GIS-Daten)*

[26] *Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Neudruck des Landschaftsprogramms vom Juli 1997 einschließlich der 1. bis 110. Änderung der 3. Berichtigung, Hamburg: April 2013 (mit Legende unter <https://www.hamburg.de/content-blob/3910870/1b3eca293fcb3d9dc8f9217f5caab28/data/das-landschaftsprogramm-%C2%B460000.pdf>, 7.2.2020)*

[27] *Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein, Januar 2020 (mit Legende unter: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landschaftsplanung/Downloads/LRP\\_III\\_Hauptkarte3\\_Blatt2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landschaftsplanung/Downloads/LRP_III_Hauptkarte3_Blatt2.pdf?__blob=publicationFile&v=3), 7.2.2020)*

[28] *Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Zensus 2011; Gitterzellenbasierte Ergebnisse Bevölkerung in 100-Meter-Gitter; 2015*

[29] *Gebiet der Stadt-Umland-Kooperation in der Region Geesthacht, Zielvereinbarung (Entwurf), Verf. im Auftrag des Amtes Hohe Elbegeest: AC Planergruppe; Itzehoe, April 2019*

[30] *Wohnungsbauprogramm 2015, Bezirk Bergedorf, Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Hamburg: Januar 2015*

[31] *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030; Berlin 2019 (20.09.2019)*

[32] *Freie und Hansestadt Hamburg; Hamburger Klimaplan; [<https://www.hamburg.de/klimaplan>] zuletzt besucht am 21.02.2020*

Abb. 1: Trend: Suburbanisierung, © BSR

Abb. 2: Trend: neues Umweltbewusstsein, © Sweco Group

Abb. 3: Trend: neue Mobilität, © Getty Images

Abb. 4: Trend: Digitalisierung und neue Formen der Arbeit, © stokkete / Adobe Stock

Abb. 5: Zukunftswerkstatt 1, eigene Aufnahme

Abb. 6: Verortung der Region in der Metropolregion Hamburg, Karte der Metropolregion gross: Metropolregion Hamburg (<https://metropolregion.hamburg.de/karte/13487108/mrh-karte/>, 7.2.2020)

Abb. 7: Fachkonferenz im Bergedorfer Rathaus (6. Mai 2017), eigene Aufnahme

Abb. 8: Übersichtskarte des Betrachtungsraums und der aktiv beteiligten Kommunen, Eigene Darstellung

Abb. 9: Das Regiokonzept und andere Konzepte und Planungen, eigene Darstellung

Abb. 10: Schema des Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses, eigene Darstellung

Abb. 11: Struktur des Regiokonzepts, eigene Darstellung

Abb. 12: Eindrücke aus den Zukunftswerkstätten und Informationsveranstaltungen, eigene Aufnahmen

Abb. 13: Einwohnerentwicklung in den Teilregionen (2014, 2018 und Prognose 2030), Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [23]

Abb. 14: Wohneinheitenentwicklung in den Teilregionen (2014 und 2018), Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [17]

Abb. 15: Beschäftigtenentwicklung in den Teilregionen (2014 - 2018), Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [24]

Abb. 16: Arbeitsplatzentwicklung in den Teilregionen (2014 - 2018), Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [24]

Abb. 17: Mobilitätskennwerte für Hamburg und Umgebung, nach: [2]

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl in Hamburg und Umland, nach: [2]

Abb. 19: Multimodale Verkehrsmittelwahl in Hamburg, nach: [2]

Abb. 20: Übersichtskarte des Radverkehrsnetzes, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [25]

Abb. 21: Übersichtskarte der Regionalverkehrserschließung, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [7]

Abb. 22: Übersichtskarte der S-Bahn-Erschließung in der Region, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [7]

Abb. 23: Übersichtskarte der Linienbus-Erschließung in der Region, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [7]

Abb. 24: Klassifiziertes Straßennetz der Region, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung

Abb. 25: Landschaftsprogramm Hamburg, nach: [26]

Abb. 26: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III S-H, nach: [27]

Abb. 27: Kartendarstellung der bestehenden Kooperationen im Betrachtungsraum, eigene Darstellung

Abb. 28: Das Raumbild der Region, eigene Darstellung

Abb. 29: Übersichtskarte der betrachteten Strecken mit Einwohnerpotentialen entlang des Streckenkorridors, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung, nach: [28]

Abb. 30: Ausschnitt des Raumbilds, eigene Darstellung

Abb. 31: Denkbare und zu prüfende Strecken einer neuen Bus-Typologie, eigene Darstellung

Abb. 32: Mettis in Metz (Beispiel für eine Bus-Typologie) (<https://www.flickr.com/photos/rdriv3rtcetphotos/>, 7.2.2020)

Abb. 33: Skizze eines modularen Mobilitätshubs, eigene Darstellung

Abb. 34: Übersichtskarte der Regionalparks der Metropolregion Hamburg, eigene Darstellung (nach Karte der Metropolregion gross: Metropolregion Hamburg (<https://metropolregion.hamburg.de/karte/13487108/mrh-karte/>, 7.2.2020))

Abb. 35: Qualitäten eines möglichen Regionalparks, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung

Abb. 36: Ausschnitt des Raumbilds, eigene Darstellung

Abb. 37: Gebiet der Stadt-Umland-Kooperation in der Region Geesthacht, nach: [29]

Abb. 38: Schwerpunktsetzung in der interkommunalen Zusammenarbeit „Büchen und Schwarzenbek Plus“, eigene Darstellung

Abb. 39: Ausschnitt des Raumbilds, eigene Darstellung

Abb. 40: Übersichtskarte über die drei regionalen Entwicklungsbereiche, eigene Darstellung

Abb. 41: Strategiekarte „Zwischen Bille und Glinder Au“ und „Geesthacht Plus“, Kartengrundlage © Openstreetmap-Mitwirkende, eigene Darstellung

Abb. 42: Übersicht der Wohnungsbauentwicklungspotentiale in Hamburg-Bergedorf – Auszug, nach: [30]

Abb. 43: Schema zur möglichen Umsetzung des Regiokonzepts in bestehenden und neuen Plänen und Konzepten, eigene Darstellung

